Jest nam wzorem



Do przodujących żołnierzy-kierowców N-tego oddziału zaliczony został kan. M. Musielak. Na wyróżnienie to zasłużył wzorową służbą, pełnym zdyscyplinowaniem i sumienną pracą przy sprzęcie samochodowym.

Kan. Musielak jest żołnierzem, z którego bierze wzór cały pododdział.

Nr 11 (122)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy Warszawa, 1 — 15 czerwca 1954 r.

SZERZEJ POPULARYZOWAĆ OSIĄGNIĘCIA PRZODUJĄCYCH ŻOŁNIERZY-KIEROWCÓW

Okres letniego szkolenia wojsk jest w całej pełni. Na placach, strzelnicach, poligonach, w polu, na autodromach żołnierze wszystkich rodzajów wojsk i służb uzupełniają i pogłębiają swoją wiedzę nabytą w okresie zimowym. Szkolenie na obozach letnich, tak jak i w okresie zimowym, jest ściśle zaplanowane, co stwarza pomyślne warunki do gruntownego przerobienia i opanowania tego lub innego tematu.

Dla żołnierzy służby samochodowej rozpoczął się gorący okres zabezpieczenia szkolenia swych pododdziałów, odpowiedniej obsługi pojazdów w warunkach polowych i jednocześnie podniesienia i pogłębienia swojej wojskowej, politycznej i fachowej wiedzy.

Praktyka lat ubiegłych wykazała jednak, że nie wszyscy żołnierze — kierowcy wykonując zadania podczas letniego szkolenia, mają jednakowe osiągnięcia. Na przykład na obozie „O" w roku 1953 kierowca samochodu st. szer. Złotnicki pracując w jednakowych warunkach z kolegami zaoszczędził w krótkim czasie do 30 l materiałów pędnych, a w przeciągu całego okresu letniego zaoszczędził do 150 l mps. W drużynie kpr. Ignatczaka zarówno jego samochód, jak i wszystkie pozostałe przez cały okres letniego szkolenia nie miały żadnych uszkodzeń i zawsze były technicznie sprawne. Albo inny przykład. Na obozie „W" kierowca samochodu bomb. Cywiński, mimo, że zawsze był zajęty wykonywaniem tego lub innego zadania, potrafił jednak osiągnąć bardzo dobre wyniki w szkoleniu ze wszystkich przedmiotów. Bomb. Cywiński umiejętnie wykorzystywał każdą wolną chwilę, aby pogłębić swoje wiadomości, dużo pracował nad sobą i wynik tej pracy był widoczny.

Takich i podobnych przykładów osiągnięć jak najlepszych wyników w pracy i szkoleniu na obozach letnich jest bardzo dużo.

Wszyscy żołnierze ludowego Wojska Polskiego, a więc i każdy żołnierz naszej służby, jako gorący patriota, uważa za swój obowiązek być przodownikiem, pragnie osiągnąć jak najlepsze wyniki w szkoleniu, dyscyplinie i pracy, racjonalnie wykorzystywać pojazdy mechaniczne, oszczędzać ogumienie, materiały pędne i smary.

Naszych żołnierzy-kierowców cechuje koleżeństwo wojskowe. Każdy kierowca czy specjalista służby samochodowej stawia sobie za zadanie przekazywać kolegom swoje umiejętności, doświadczenia i osiągnięcia, gdyż dobrze rozumie, że jeżeli sam zaoszczędza mps i nauczy swoich kolegów, to w wyniku tego zaoszczędzi się ogromne ilości tak kosztownych materiałów, jakimi są benzyna i smary. Albo jeżeli każdy kierowca przedłuży okres używalności ogumienia, to pomyślcie tylko, jak olbrzymie oszczędności będzie miało nasze wojsko.

Żyjemy i szkolimy się w warunkach, kiedy naród nasz, pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, buduje socjalizm, kiedy prowadzimy najbardziej racjonalną gospodarkę materiałami, sprzętem i czasem. Toteż i my, żołnierze służby samochodowej, obowiązani jesteśmy dążyć do wszelkiego rodzaju oszczędności i racjonalnego użytkowania techniki samochodowej i materiałów eksploatacyjnych.

Jednym z ważnych zadań stojących przed całym składem osobowym naszej służby jest więc systematyczne wymienianie doświadczeń nabytych na obozach letnich i popularyzowanie osiągnięć przodujących żołnierzy i podoficerów. Zagadnieniu temu należy poświęcać dużo uwagi. Trzeba tak zorganizować prace, aby doświadczenia każdego z kierowców było wiadome wszystkim kierowcom pododdziału lub oddziału. Doświadczenia i osiągnięcia przodowników wyszkolenia i pracy muszą być wiadome kierowcom całego obozu. W tym celu odbywać się winny regularne narady w polowej sali motoryzacyjnej. Takie narady robocze wydatnie pomogą, zwłaszcza młodym kierowcom, w pełnieniu ich odpowiedzialnych obowiązków. Celem wymiany doświadczeń dowództwo organizuje również na terenie obozów zloty przodujących kierowców, zawody taktyczno-ogniowe, konkursy oszczędności mps itp.

Popularyzowanie uzyskanych wyników i metod pracy najlepszych kierowców, jest obowiązkiem każdego żołnierza.

Członkowie partii i ZMP obowiązani są, dając osobisty przykład w pracy i szkoleniu, pomagać bezpartyjnym i niezrzeszonym żołnierzom w naśladowaniu przodowników i wprowadzaniu w życie ich metod pracy i szkolenia.

W tym celu należy wykorzystać gazetkę ścienną, błyskawice i przeprowadzać pogadanki na tematy związane z tym zagadnieniem. Na zebraniach organizować wymianę doświadczeń, aby żołnierz, który ma pewne osiągnięcia podzielił się swoją metodą pracy. Trzeba, by praca ta była systematyczna, aby przy pomocy organizacji partyjnej i aktywu żołnierskiego osiągać jak najlepsze wyniki.

Osiągnięcia przodujących żołnierzy-kierowców należy uczynić dorobkiem wszystkich żołnierzy naszej służby.



Grupa kierowców, którą widzicie, na zdjęciu, pierwsze swe chwile na obozie letnim przeznacza m. in. na omówienie odbytego ostatnio przemarszu i wymianę uzyskanych doświadczeń. W ten sposób każdy z żołnierzy wzbogaca się o osiągnięcia najlepszych kierowców pododdziału. Od lewej widzimy szer. Kruka, Mizerskiego, kpr. Michalaka i szer. Ciarkę.

W WALCE O TYTUŁ PRZODUJĄCEGO PODODDZIAŁU

Władza Ludowa zapewniła żołnierzom Wojska Polskiego wspaniałe warunki szkolenia, w których każdy z nich uczy się mistrzowskiego władania doskonałą bronią i nowoczesną techniką oraz podnosi poziom politycznego uświadomienia. Pod kierownictwem swych bezpośrednich przełożonych, którzy ojcowską troską otaczają wszystkich żołnierzy, wychowują się na wiernych obrońców ludowej Ojczyzny.

W oddziale oficera L. poszczególne pododdziały szkolne podjęły zobowiązania osiągnięcia dobrych i bardzo dobrych wyników w wyszkoleniu i dyscyplinie. Zobowiązania te zostały zrealizowane w całej rozciągłości. W realizacji tych zobowiązań przodującą rolę odegrała organizacja partyjna i ZMP-owska. Na zebraniach omawiano poziom żołnierzy słabszych i przydzielono im do pomocy przodujących kolegów.

Oprócz tego w celu zmobilizowania żołnierzy do jak największego wysiłku na odcinku wyszkolenia, wykorzystano różnorodne formy agitacji poglądowej. I tak w kancelarii d-cy pododdziału wykonano 2 tablice: jedną dla przodujących żołnierzy, drugą dla tych, którzy otrzymali oceny niedostateczne. Na tych tablicach codziennie wypisywano nazwiska żołnierzy, którzy otrzymali oceny bardzo dobre i niedostateczne. Każdy żołnierz, który otrzymał ocenę niedostateczną, i którego nazwisko zostało umieszczone na tablicy, następnego dnia, po uprzednim przygotowaniu się, zgłaszał się do wykładowcy i zdawał egzamin z danego tematu. Po pomyślnym zdaniu otrzymywał od niego kartkę, aby d-ca pododdziału skreślił jego nazwisko z tablicy. Należy stwierdzić, że agitacja ta spełniła w zupełności swoje zadanie.

Dzięki temu na egzaminach, jakie przeprowadzone były w ostatnim okresie, wielu żołnierzy zdobyło tytuł przodownika wyszkolenia. Oto ich nazwiska: kpr. Sidło, kpr. Pałasza, kpr. Kozłowski, kpr. Supeł, kpr. Łabusiński, kpr. Zegzuła, elew Iwaniak, elew Stusiński, elew Dardas, elew Rubach, elew Kowalski, elew Krzyślak, elew Magaj i wielu innych.

Przodownikom wyszkolenia i dyscypliny d-ca udzielił wyróżnienia w formie urlopów, nagród pamiątkowych oraz wręczył dyplomy uznania.

Tytuł przodującego pododdziału i proporzec przechodni zdobył pododdział oficera Rękawieckiego. Do zdobycia tego tytułu przyczynił się nie tylko poziom wyszkolenia, lecz również stan dyscypliny, gdyż pododdział oficera Wukowskiego uzyskał lepszą ocenę ogólną z wyszkolenia, jednak niższy stan dyscypliny zadecydował o utracie proporca przechodniego na rzecz innego pododdziału.

kpt. Woźniak

MÓJ SAMOCHÓD ŚWIADCZY O MNIE

„Mój samochód świadczy o mnie" — oto hasło, które w codziennym życiu realizuje przodujący kierowca samochodowy N-tego pododdziału szer. Sienkiewicz.

Stała troska o wygląd wozu, o jego nieprzerwaną sprawność techniczną — to jedna z cech szer. Sienkiewicza. W pracy swej może się on poszczycić dużymi osiągnięciami. Samochód, który został mu powierzony, lśni zawsze czystością, jest sprawny i nigdy nie zawodzi.

„W pracy swej — mówi szer. Sienkiewicz — **biorę zawsze przykład z bohaterskiej klasy robotniczej, która tak wspaniale realizuje zadania naszego Planu sześcioletniego".**

Pierwsze prace



Z chwilą przybycia na teren obozów letnich nasi żołnierze-kierowcy troskliwie przeglądają swoje pojazdy. Na zdjęciu widzimy, jak przodujący kierowcy: st szer. Owczarek i szer. Józwa sprawdzają stan ciągnika po „zagospodarowaniu" się na nowym miejscu postoju.

10 LAT POLSKI LUDOWEJ 10 LAT

Naród polski zespolony wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wokół jej Komitetu Centralnego i władzy ludowej, wita 10 rocznicę Polski Ludowej historycznymi zwycięstwami na każdym odcinku życia narodowego i państwowego. Od pamiętnej daty wyzwolenia Polski Ludowej naród nasz buduje swą szczęśliwą przyszłość, krocząc w pierwszych szeregach potężnego i niezwyciężonego światowego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu.

Obecnie w Polsce Ludowej nie ma takiej dziedziny życia, w której by nie zaistniały przeobrażenia, nie wystąpiły zmiany na lepsze. Szczególnie uwidacznia się to na odcinku przemysłowym. Mamy dziś wiele dziedzin produkcji przemysłowej, których w Polsce przedwrześniowej nie było. Taką dziedziną jest między innymi przemysł samochodowy.

Obecnie produkujemy u siebie samochody ciężarowe „Star-20" i „Lublin", samochody osobowe „Warszawa", a w niedługim czasie — „Syrena" — samochody małolitrażowe, których próba techniczna zdała egzamin. Produkujemy także motocykle SHL, a w niedalekiej przyszłości ukażą się również motocykle WFM ulepszone, których próba techniczna wypadła pomyślnie oraz motocykle 350 ccm „Junak".

Przemysł samochodowy w Polsce Ludowej może już dziś poszczycić się dużymi osiągnięciami. I tak, kiedy dla uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego w grudniu 1948 roku Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach wyprodukowała 20 samochodów „Star-20", to już 21 marca 1953 r. oddała do użytku 10 tys. samochodów, a 13 maja 1954 r. 20 tys. samochodów.

Pozostałe fabryki czynią również wszystko, by dać w możliwie krótkim czasie jak największą ilość sprzętu samochodowego o wysokiej jakości.

Widzimy więc, jak wielkie posiadamy osiągnięcia w ciągu tych niespełna dziesięciu lat władzy ludowej na odcinku przemysłu samochodowego, którego przed wojną w Polsce nie było.

Stało się to możliwe tylko dzięki ofiarnej pracy klasy robotniczej i mądremu kierownictwu Partii i Rządu oraz bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego, który dostarcza nam nowoczesne maszyny i udziela rad przez swoich wybitnych fachowców.

Osiągnięcia naszej klasy robotniczej są dla nas żołnierzy-kierowców bodźcem do jeszcze ofiarniejszej i wydajniejszej pracy przy sprzęcie samochodowym, są bodźcem do ciągłego doskonalenia swych żołnierskich umiejętności, aby gotowość bojowa Wojska Polskiego stała zawsze na najwyższym poziomie.

SPRAWNY PRZEMARSZ

Pracowite dni przeżywali żołnierze naszego oddziału; były to pierwsze dni letnich ćwiczeń. Rozpoczęły się przemarsze z garnizonu na teren obozów. Przed wyjazdem my, kierowcy, zapoznaliśmy się jeszcze raz z naszymi obowiązkami, aby w czasie marszu zachować nakazany porządek i gotowość bojową oddziału.

Po kilku dniach byliśmy już na miejscu. Widocznie wszystko wypadło dobrze, bo dowódca wymienił w rozkazie przodujących kierowców. Byli to. kpr. Nowacki, st. szer. Wójcik i Kotlarek oraz szer. Żajkowski. Wyróżnieni za sprawny przemarsz żołnierze-kierowcy znaleźli się na pierwszej tablicy przodowników, jaką wystawiliśmy na terenie naszego obozu letniego.

Obecnie wszyscy kierowcy wzięli sobie za punkt honoru jak najprędzej znaleźć się obok wymienionych wyżej kolegów na tablicy przodowników. Niewątpliwie przebieg letnich ćwiczeń dostarczy ku temu wiele okazji.

szer. W. Miłosz

Przodować OBOWIĄZKIEM KAŻDEGO ŻOŁNIERZA

Wielka karta Narodu Polskiego — Konstytucja PRL w artykule 78 głosi: „Obrona Ojczyzny jest najświętszym obowiązkiem każdego obywatela. Służba wojskowa jest zaszczytnym obowiązkiem patriotycznym obywateli Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej".

Najświętszy ten obowiązek ciąży więc na nas, żołnierzach ludowego wojska. Żołnierze-kierowcy święcie wykonując postanowienia Konstytucji i regulaminów wojskowych oraz rozkazy przełożonych, systematycznie pogłębiając swoje wiadomości ogólnowojskowe, polityczne i fachowe, umacniają gotowość bojową naszych Sił Zbrojnych, bronią pokojowego budownictwa narodu, bronią pokoju na całym świecie.

Rozpoczął się okres letniego szkolenia, w którym w warunkach najbardziej zbliżonych do bojowych, można udoskonalić wiedzę nabytą w zimie. Dla kadr naszej służby, szczególnie dla kierowców i podoficerów, okres letniego szkolenia jest najbardziej odpowiedzialnym okresem, w którym każdy kierowca i podoficer będzie musiał praktycznie zabezpieczać szkolenie swoim pododdziałom. To znaczy, że obowiązkiem ich będzie umiejętne stosowanie i wykorzystywanie pojazdów mechanicznych, jako środków przewozowych niezbędnych dla piechoty, artylerii, wojsk pancernych itp. Istnienie współczesnego wojska bez samochodów, motocykli, ciągników i traktorów jest nie do pomyślenia. Dlatego też na progu okresu letniego szkolenia przed kierowcami i podoficerami służby samochodowej staną nadzwyczaj ważne zadania, które, bez wątpienia, będą należycie wykonane.



Wiele troski przejawiają organizacje partyjne i ZMP-owskie o rozwój przodownictwa wśród żołnierzy już od pierwszych chwil ich służby wojskowej. Na zdjęciu: żołnierze — ZMP-owcy obradują nad wykonaniem najbliższych zadań stojących przed ich pododdziałem

Do najważniejszych zadań zaliczamy:

— zabezpieczenie szkolenia swoim pododdziałom i oddziałom i to w takim stopniu, aby nie było najmniejszych zakłóceń i niedociągnięć;

— systematyczne pogłębianie wiadomości ogólnowojskowych, politycznych i fachowych, nabytych w okresie zimowego szkolenia. Wiadomości te będą pogłębiane drogą praktycznego zastosowania pojazdów mechanicznych w innych rodzajach wojsk i służb;

— prawidłowe, zgodne z przepisami i instrukcjami zastosowanie i eksploatowanie techniki samochodowej. To znaczy, że pojazdy mechaniczne, nie patrząc na trudne warunki terenowe, muszą być umiejętnie i rozsądnie eksploatowane, aby mogły jak najdłużej służyć naszemu wojsku.

Z zadań powyższych wynika, że każdy kierowca obowiązany jest utrzymywać pojazd mechaniczny w pełnej gotowości technicznej i nauczyć się po mistrzowsku prowadzić go w każdym terenie, nie zależnie od warunków atmosferycznych, o każdej porze (w dzień i w nocy) w kolumnie i pojedynczo. Na obozach letnich kierowcy powinni wyrobić w sobie hart, odwagę i wytrzymałość na trudy żołnierskiego życia.

Wzorowo wykonać te zadania można tylko wtedy, kiedy każdy żołnierz-kierowca i każdy specjalista naszej służby będzie przodował w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym. Żołnierzy służby samochodowej jako patriotów naszej ukochanej Ojczyzny, cechuje odpowiedzialność za wykonanie postawionych przez dowództwo zadań. Żołnierz nasz rozumie, że zostać przodownikiem jest obowiązkiem każdego, że przodować to znaczy iść w jednym szeregu z naszymi bohaterami pracy: górnikami, hutnikami, murarzami, iść w parze z całą klasą robotniczą, która w sojuszu z chłopstwem pracującym pod przewodnictwem czołowej organizującej siły narodu polskiego — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — buduje socjalizm, buduje szczęśliwe jutro naszej Ojczyzny.

Szczególnie duże obowiązki w okresie letniego szkolenia przypadają na członków partii i ZMP. Przodownictwo każdego członka partii i ZMP w wyszkoleniu i służbie, w racjonalnym i prawidłowym wykorzystywaniu pojazdów mechanicznych jest poważnym czynnikiem w podniesieniu gotowości bojowej całego pododdziału. Oprócz tego zadaniem każdego członka partii i ZMP jest przyciąganie do szeregów przodujących—żołnierzy bezpartyjnych i niezrzeszonych. Obowiązkiem wszystkich żołnierzy partyjnych czy bezpartyjnych należących, czy nienależących do ZMP, jest wzorowe opanowanie sprzętu samochodowego, dążenie, by stać się mistrzem swojej specjalności, przodownikiem dyscypliny i nauki.

Mimo, że okres letniego szkolenia rozpoczął się stosunkowo niedawno, ale mamy już sporo żołnierzy-kierowców, którzy od pierwszych dni przebywania na obozach letnich z całą energią i zapałem przystąpili do wykonania postawionych przed nimi zadań. Na przykład w pododdziale oficera Iwaniaka kierowcy po przybyciu na obóz letni natychmiast przystąpili do urządzenia parku polowego i polowej stacji obsługi. Doprowadzili pojazdy mechaniczne do najwyższej sprawności technicznej, wychodząc z założenia, że pojazd mechaniczny, tak samo jak broń, powinien być zawsze sprawny i gotowy do użytku. W pracy tej wyróżnili się kpr. Szczygiel — d-ca drużyny, st. szer. Marek i szer. Gocoł. Patrząc na nich wyczuwa się od razu, że jest to zgrana rodzina żołnierska, że są to żołnierze, którzy chętnie i z wielkim zapałem wykonują swe obowiązki.

W innym znów oddziale kilku kierowców natychmiast po przybyciu na obóz letni, musiało wyjechać w teren w celu wykonania zadania. Byli to żołnierze-kierowcy: Górnicki, Wąsiak i Sobczyński, którzy za wzorowo wykonane zadanie otrzymali od dowódcy pochwałę. Nie patrząc na trudne warunki terenowe, samochody ich pracowały wzorowo. Po powrocie do parku kierowcy zrobili przegląd pojazdów, starannie oczyścili je, zatankowali, postawili na właściwe miejsca w parku polowym i dopiero potem udali się na odpoczynek.

Podobnych przykładów można byłoby podać bardzo dużo.

Wykonując zadania postawione przez dowództwo żołnierze-kierowcy i specjaliści służby samochodowej dołożą wszelkich starań, aby stać się przodownikami szkolenia i dyscypliny. W trudnej pracy na obozach letnich kierowcom i specjalistom naszej służby powinny służyć za wzór wspaniałe tradycje bojowe I i II Armii Wojska Polskiego oraz bratniej Armii Radzieckiej. Przykłady niezłomnego hartu, poświęcenia i męstwa żołnierzy radzieckich i polskich powinny dziś pobudzać nas do jeszcze aktywniejszej pracy, powinny mobilizować do przodownictwa w szkoleniu i dyscyplinie, do wzorowego wykonania wszystkich zadań postawionych zarówno przez dowództwo, jak i przez Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

Przykład st. szer. Gierki

Uchwały II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej jeszcze bardziej zmobilizowały żołnierzy do ofiarnej pracy nad opanowaniem wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego.

Na zebraniu koła ZMP pododdziału oficera Wysockiego, dla zamanifestowania swego przywiązania do Rządu i Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, kierowcy samochodowi podjęli nowe zobowiązanie pod hasłem „Uzyskać bardzo dobre oceny w przygotowaniu się do wiosenno-letniej eksploatacji". Podjęte zobowiązanie przez koło ZMP pododdziału oficera Wysockiego podchwycili żołnierze innych pododdziałów. Już w dniu następnym każdy kierowca sumiennie zaczął oglądać swój samochód, badać sprawność i przeprowadzać konserwację.

Na nauce własnej i wolnych chwilach kierowcy zaczęli również krytykować swe błędy, omawiając własne niedociągnięcia w pracy i służbie. I tak np. szer. S. Łuczyńskiemu wytknięto, że zbyt szybko jeździ, co może spowodować wypadek. Zwrócono mu również uwagę na to, że nie zawsze starannie utrzymuje swój pojazd, a często jest zarozumiały. Są jednak w naszym oddziale korzystne przykłady: oto st. szer. Gierka wyróżnia się sumienną pracą przy sprzęcie, chociaż ukończył zaledwie 4 klasy szkoły powszechnej, opanował w jednostce wiedzę fachową na bardzo dobrze. St. szer. Gierka w cywilu pracował jako ślusarz PGR. W chwili powołania go do pełnienia służby wojskowej, od samego początku wziął sobie za punkt honoru pokonanie wszelkich trudności przez sumienność w pracy i przodownictwo w nauce. Jego trud i wysiłek w nauce nie poszły na marne; obecnie st. szer. Gierka jest najlepszym mechanikiem samochodowym, a wśród kolegów zdobył poważanie i autorytet.

W czasie kiedy cała klasa robotnicza i chłopstwo podejmowało zobowiązania na cześć II Zjazdu PZPR nie zabrakło również przodującego mechanika st. szer. Gierki, który powiedział: „Ja myślę, że przodować, to znaczy robić wszystko dobrze, sprawnie i szybko — dlatego tak będę zawsze pracował".

Za przykładem st. szer. Gierki poszli inni koledzy, np.: szer. Mendyka i szer. Kucharzewski, którzy dzięki temu uzyskują coraz lepsze wyniki w swej pracy.

szer. Z. Błaszak

Poznajemy wzorowych kierowców

Dzielnie dotrzymują kroku przodującym ludziom naszych kopalń, hut, fabryk, PGR-ów i spółdzielni produkcyjnych żołnierze - kierowcy. Dowodem tego są rosnące wciąż szeregi przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego, zwiększająca się liczba „Wzorowych Kierowców". Poniżej przedstawiamy kierowców, którzy ostatnio otrzymali odznakę „Wzorowy Kierowca".

×



Sierż. Fryderyk Surówka

Sierż. Surówka Fryderyk, kierowcą jest od początku swojej służby wojskowej. Początkowo jeździł nie najgorzej, ale też się niczym nie wyróżniał. Wydawało mu się, że robi tyle, ile może. Dopiero kiedy w czasie wyborów 1947 r. bandyci zabili mu brata, pełniącego służbę w ORMO, w Fryderyku coś się stało. Słuchając przemówienia nad grobem brata zrozumiał, że stanowczo za mało z siebie dawał. Było go stać na coś więcej. W tym też dniu przyrzekł sobie pracować za siebie i za brata, któremu bandycka łapa nie pozwoliła doczekać się szczęśliwych dni socjalizmu. Słowa dotrzymał. Nie dawno na jego piersi, d-ca oddziału zawiesił odznakę „Wzorowy kierowca".

×



Kpr. Miecz. Knurowski

ZMP-owca kpr. Knurowskiego Mieczysława zawsze interesowały doświadczenia przodujących kierowców Armii Radzieckiej i ludowego Wojska Polskiego. Szukał wiadomości o nich w książkach, w rozmowach ze starszymi kolegami u doświadczonych dowódców. Wszystko co wyczytał i o czym się dowiedział natychmiast przystosowywał do warunków pełnionej przez siebie służby. Na rezultaty nie trzeba było długo czekać. W krótkim czasie Knurowski zaliczony został do grona przodujących kierowców pododdziału. Mimo to nie spoczął na laurach. Rozumiał bowiem, że stanąć w miejscu znaczy to samo, co cofać się. Pracował więc nadal i wytrwale pomagał innym. Rezultatem wszystkich jego osiągnięć był moment wręczenia mu przez dowódcę odznaki „Wzorowy kierowca". Czy na tym koniec? Na pewno nie; zaszczytne to wyróżnienie zmobilizuje go do dalszej wzorowej służby.

KARTKI Z HISTORII

U PODSTAW LUDOWEGO

Dwie daty o historycznym znaczeniu legły na drodze do zbudowania Polskich Sił Zbrojnych, po tragicznym wrześniu 1939 r. Są to: 15 maja 1942 r. — dzień wyjścia z Warszawy pierwszego oddziału Gwardii Ludowej im. Stefana Czarnieckiego i 9 maja 1943 r. — początek formowania 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki w obozie sieleckim nad Oką. Te dwie formacje utworzone przez Polską Partię Robotniczą i Związek Patriotów Polskich w ZSRR, stały się zarodkiem nowego Wojska Polskiego, zbrojnego ramienia Narodu, mściciela krzywd zadanych naszemu narodowi przez hitlerowskiego barbarzyńcę.

Straszliwa katastrofa wrześniowa wykazała całą zgubność rządów kliki reakcyjnej oraz jej rozkład wewnętrzny. W chwili klęski „mężowie opatrznościowi" opuścili walczący naród, aby w bezpiecznych siedzibach, w Paryżu i Londynie, oczekiwać sposobności ponownego dorwania się do władzy. Naród jednak miał już dość oszukańczych rządów sanacyjnej kliki i dlatego wbrew „Londynowi" powstaje w kraju do walki z okupantem.' W pierwszym okresie okupacji są to luźne, niezwiązane z sobą oddziały partyzanckie walczące na własną rękę. Idą one w las wiedzione zdrowym instynktem, że wroga należy zwalczyć, a nie przeczekać ani ugłaskać biernością.

Zdradziecka napaść Hitlera na Związek Radziecki staje się początkiem nowego okresu partyzantki. Bohaterska walka Armii Radzieckiej, jej wspaniałe zwycięstwa pod Moskwą i Rostowem dodają sił bojownikom Polski Podziemnej.

Przełomowym natomiast momentem w walce przeciwko okupantowi stało się dopiero powstanie Polskiej Partii Robotniczej. Zjednoczyła ona działające dotąd luźno i pozbawione jednolitego kierownictwa grupy i organizacje antyfaszystowskie. Od pierwszej chwili swego istnienia wytyczyła jasny i zrozumiały dla szerokich mas narodu program działania. W mrokach hitlerowskiej niewoli Partia ta rzuciła hasło bezkompromisowej walki z okupantem hitlerowskim o wyzwolenie narodowe i społeczne w oparciu o jedynie niezawodnego sojusznika — Związek Radziecki.

Dla prowadzenia walki z wrogiem w początkach 1942 r. Polska Partia Robotnicza powołała do życia masową zbrojną organizację — Gwardię Ludową. Praca organizacyjna, szkoleniowa i zbrojeniowa, mimo niesłychanych trudności posuwała się szybko naprzód. W wiosenny poranek 15 maja 1942 r., pod wodzą „Małego Franka" — Franciszka Zubrzyckiego, wychodzi z Warszawy na bój pierwszy oddział Gwardzistów im. Stefana Czarnieckiego. Dzień ten stał się początkiem wielkiej epopei czynu partyzanckiego.

Gwardia Ludowa nie magazynuje broni. I wtedy, gdy w myśl rozkazów „Londynu" dobra broń, dostarczona ze zrzutów brytyjskich, nie trafia do rąk bojowników, lecz jest zakopywana — Gwardia Ludowa wykorzystuje każdy zardzewiały karabin, czy nawet dubeltówkę do walki z okupantem.

Dlatego akcje dywersyjne Gwardii Ludowej mimo, że broń trzeba było zdobywać na niemcach, z każdym dniem przybierały na sile. Dowództwo Gwardii Ludowej stało bowiem na stanowisku, że tylko wzmożeniem walki można powstrzymać falę gwałtów hitlerowskich.

Przykład Gwardii Ludowej porusza wszystkie żywotne, zdrowe odłamy narodu coraz żywsza i coraz bardziej owocna walka Gwardii Ludowej i porwanych jej przykładem oddziałów partyzanckich wprowadza ferment w szeregi organizacji zależnych od „Londynu". Jednostki prawdziwie patriotyczne odwracają się od kierownictwa spod znaku sanacji i przechodzą do oddziałów walczących.

W ten sposób, dzięki bohaterskiej walce Gwardii Ludowej walka zbrojna z okupantem przybierała stale na sile. Rozwinięciem dzieła podjętego przez Gwardię Ludową, było utworzenie przez KRN Armii Ludowej — armii Narodu walczącego z okupantem, armii, która stała się jedną z dwóch zasadniczych części składowych ludowego Wojska Polskiego.

* * *

Minął rok od wyruszenia w pole pierwszego oddziału Gwardii Ludowej. I znów w dzień wiosenny — 9 maja 1943 r. — tym razem zdala od kraju zaszedł nowy doniosły fakt, który miał olbrzymie znaczenie dla powstania Polskich Sił Zbrojnych.

9 maja 1943 r. ukazał się w gazetach radzieckich komunikat treści następującej: „Rząd Radziecki postanowił uczynić zadość prośbie Związku Patriotów Polskich w ZSRR w sprawie utworzenia na terytorium Związku Radzieckiego polskiej dywizji im. Tadeusza Kościuszki w celu wspólnej walki z Armią Czerwoną przeciwko najeźdźcom niemieckim. Formowanie polskiej dywizji już się rozpoczęło".

Formowanie i szkolenie 1 Dywizji szło szybko. 15 lipca 1943 r. w rocznicę Grunwaldu, dywizja złożyła przysięgę. 1 września 1943 r., w czwartą rocznicę zbójeckiego napadu Niemiec hitlerowskich na Polskę ruszyła na front.

NA OBOZIE u artylerzystów

Wspaniałe i bogate tradycje bojowe posiada artyleria ludowego Wojska Polskiego. Pierwsze złote zgłoski tych pełnych chwały tradycji bojowych nasi artylerzyści zaczęli pisać na dalekiej, gościnnej ziemi radzieckiej. Nie piórem rozpoczęli tę kronikę, lecz trudem żołnierskich dni szkolenia, ogniem i żelazem swych potężnych i celnych dział, tysiącami kilometrów przebytych dróg i bezdroży w ciągłej walce z wrogiem, znacząc często tę drogę własną krwią, myśląc tylko o tym, aby jak najprędzej przynieść wolność umiłowanej Ojczyźnie, aby ogniem swych dział zniszczyć wroga i utorować naszemu narodowi drogę do nowego i lepszego życia — do Wolności.

W najbliższych dniach na rozległych terenach obozowych poligonów artyleryjskich zagrzmią wystrzały niezawodnych w boju, potężnych dział naszej artylerii. Jak co roku, w tych dniach pełnych zapału i gorączkowego pośpiechu, młodzi artylerzyści wzbogacać będą piękne tradycje bojowe artylerii I i II Armii ludowego Wojska Polskiego. Młode obsługi dział, ubogie jeszcze w doświadczenia, nabywać będą hartu i wytrwałości na trudny życia i szkolenia obozowego. Pod kierunkiem doświadczonych w bojach dowódców uczyć się będą mistrzowskiego opanowania swoich specjalności. Będą to czyniły po to, aby być gotowym dać odprawę wrogowi jeżeli zajdzie ku temu potrzeba.

* * *

Jednak wzorowe wykonanie zadań bojowych które zaczną artylerzyści z dniem rozpoczęcia się szkoły ognia, to nie tylko sprawa samych „ogniowców" i żołnierzy służby uzbrojenia. Od chwili kiedy w oddziałach i pododdziałach artyleryjskich konia zastąpiły wspaniałe GAZ-y i ZIS-y, na kierowcach samochodów i ciągników spoczęła również odpowiedzialność za zabezpieczenie zadań bojowych tak w czasie zajęć taktycznych, jak i strzelań artyleryjskich.

Wiedzą o tym kierowcy i specjaliści samochodowi przodującego oddziału oficera D. W oddziale tym od pierwszego dnia pobytu na obozie trwa gorączkowa praca. Nikt się tu nie oszczędzał. Wszyscy żołnierze bez względu na swoją specjalność pracowali z pełnym poświęceniem. Bo też nie mogło być inaczej. Każdy z nich przecież wiedział, że buduje park samochodowy — miejsce, w którym on i jego wóz spędzać mają wiele obozowych dni. Park musi więc być ładny i dobrze urządzony. Słowem — godny przodującego oddziału.

* * *

W ciągu kilku dni park był gotowy. Z daleka już widać wspaniałą bramę wjazdową i wyjazdową, a pomiędzy nimi biało-czerwony domek z napisem: „Punkt Kontroli Technicznej". Właśnie przed bramą wjazdową zatrzymał się zakurzony GAZ. Z budki kierowcy wychyla się trochę zmęczona, ale uśmiechnięta twarz bomb. Juszczaka. Za chwilę podnosi się bariera i Juszczak wjeżdża na pomost do mycia samochodów. Tu GAZ otrzymuje staranną kąpiel i... musi poczekać. Punkt smarowania i obsługi technicznej jest bowiem zajęty. Stoją tam wozy bomb. Morawskiego i bomb. Janiszewskiego, którzy mieli dziś małe kłopoty w drodze. Pierwszy z nich, który wrócił krótko przed Juszczakiem zamienia właśnie świece, drugi zaś pomaga mechanikowi przy regulacji zaworów swego samochodu. Niesprawności te muszą być niezwłocznie usunięte. W ich



Każdy dbały kierowcą serdeczną troską otacza akumulator swego samochodu, gdyż to chroni go od drobnych, ale dokuczliwych niesprawności. Bomb. Duszeńko wie o tym dobrze, dlatego często oddaje akumulator w ręce kpr. Jaszewskiego, który w oddziale przywraca pełną sprawność wyczerpanym akumulatorom. Na zdjęciu: kpr. Jaszewski i bomb. Duszeńko w momencie dokonywania pomiaru gęstości elektrolitu.

parku jest tylko miejsce dla samochodów o pełnej sprawności technicznej. Juszczak, który musi również przeglądnąć swój wóz nie namyśla się ani chwilę. Pomaga najpierw Morawskiemu sprawdzić i założyć świecę, a następnie obydwaj przechodzą z pomocą Janiszewskiemu. W ten sposób, pomagając sobie wzajemnie, doprowadzają wkrótce do pełnej sprawności technicznej wszystkie trzy wozy i po zatankowaniu wprowadzają je na wyznaczone miejsce w parku postoju. Na tym praca na dziś skończona. Teraz można się umyć, przebrać i pójść do świetlicy napisać list, posłuchać radia albo przeczytać zaczętą wczoraj książkę.

* * *

Tego wieczoru bomb. Juszczak nie napisał jednak listu. Nie czytał również książki. Kiedy bowiem przekroczył próg świetlicy, znalazł się w gronie żywo dyskutujących kolegów. Przy stole siedział nieznany mu oficer z ostatnim numerem „Kierowcy" w ręku i prowadził rozmowę z kierowcami. Rozmawiano na temat: co nam się w „Kierowcy" podoba, a co należałoby zmienić, jakie artykuły najchętniej czytamy, czy „Kierowca" pomaga nam w służbie i pracy itd.

Dyskusja była bardzo ożywiona. Głos zabierali przodujący kierowcy i specjaliści oddziału: ZMP-owiec Jaszewski, pilny i zdyscyplinowany kierowca, awansowany w dniu 1 maja za swe osiągnięcia do stopnia kaprala; bomb. Chmurzyński, „Wzorowy kierowca", dla którego nie ma uszkodzenia z którym nie dałby sobie rady; kierowca bomb. Duszeńko, za wzorowe pełnienie służby na PKT, wzorową eksploatację samochodu oraz oszczędność mps awansowany do stopnia bombardiera i wielu innych. Mówili o tym, że bardzo chętnie czytają „Kierowcę", że pismo pomaga im w służbie i pracy. Ale wspominali również i o tym, że za mało w nim korespondencji z terenu, za mało wymiany doświadczeń przodujących żołnierzy i podoficerów służby samochodowej. Zwracali się do redakcji o częstsze publikowanie usprawnień i pomysłów racjonalizatorów i nowatorów — kierowców.



Kanonier Kupis Edward był traktorzystą w PGR, gdzie wyrabiał na swoim „Zetorze" przeciętnie ponad 130 proc. normy. Po przyjściu do wojska okazało się, że potrafi przodować nie tylko w cywilu. Wkrótce dał się poznać jako zdyscyplinowany żołnierz i przodujący kierowca. Na swoim ZIS-150 przejechał bez naprawy ponad 12 000 km., przyczem w samym tylko m-cu kwietniu na 530 km. zaoszczędził 33,7 l. paliwa. Na zdjęciu widzimy go przy budowie oddziałowej świetlicy wraz z kan. Czerwińskim.

Zabierając głos na zakończenie dyskusji przedstawiciel redakcji zapewnił kierowców, że redakcja weźmie pod uwagę ich życzenia. Równocześnie jednak zwrócił się do nich z apelem o przysłanie do redakcji swych wniosków i uwag, opisów swych doświadczeń, przeżyć itp. To bowiem — stwierdził — ułatwi redakcji w jeszcze większym niż dotychczas stopniu nasycenie pisma żądaną przez nich tematyką i zarazem uczyni ich współpracownikami swojego pisma.

* * *

Jest już późno... Dzień na obozie zbliża się ku końcowi. Jeszcze przez chwilę słychać rozmowy rozchodzących się do namiotów żołnierzy, po czym zapada głęboka leśna cisza. I oto w ciszę wieczorną wdziera się dźwięczny głos trąbki... To obozowy trębacz obwieścił zakończenie szkolnego dnia na obozie.

por. W. Dubi'z

WOJSKA POLSKIEGO

Dzięki wydatnej pomocy Związku Radzieckiego w uzbrojeniu, oficerach i instruktorach oraz zapałowi i męstwu Kościuszkowców, dywizja stanęła na wysokości zadań bojowych. Okazało się to w wielkie dni 12 i 13 października 1943 r. pod Lenino, kiedy 1 Polska Dywizja im. Tadeusza Kościuszki chlubnie wykonała zadanie bojowe biorąc potrójne linie okopów niemieckich i przełamując system obrony wroga. Bitwa pod Lenino była zarazem głośnym zadokumentowaniem wobec całego świata, że Polska żyje, a 1 Dywizja im. T. Kościuszki stała się zarodkiem potężnej, okrytej chwałą 1 Armii Polskiej w ZSRR.

Nadeszły wielkie dni lipcowe 1944 r., początek wyzwolenia Polski. Z połączonych Armii Ludowej i I Armii Polskiej w ZSRR na mocy dekretu KRN z 21 lipca powstaje ludowe Wojsko Polskie. Połączenie to było ogromnym zwycięstwem polskiego obozu demokratycznego, wspaniałym potwierdzeniem słuszności drogi wskazanej przez Polską Partię Robotniczą.

Wkraczające do kraju oddziały Wojska Polskiego naród wita z niesłychanym entuzjazmem. Na ulicach Chełma i Lublina sypie się deszcz kwiatów, z oczu płyną gorące łzy radości.

Jednocześnie w wyzwolonej już części kraju zostaje ogłoszona mobilizacja. Obok wyszkolonej już i okrytej chwałą w walkach pod Lenino, nad Bugiem i Wisłą I Armii, rozpoczyna się organizowanie II Armii WP, Korpusu Pancernego, Armii Lotniczej i wielu samodzielnych dywizji, brygad i pułków.

Dowódcą II Armii zostaje gen. Świerczewski, który z ogromną energią i poświęceniem przezwycięża trudności organizacyjne i szkoleniowe. Dzięki jego wytężonej pracy w ciągu paru miesięcy II Armia staje się jednostką zdolną do walki i zwyciężania wroga. W ten sposób gdy nowe oddziały dopiero się szkolą, stare walczą na froncie, okrywając się nową chwałą w bojach nad Wisłą i Pilicą, pod Pragą i Jabłonną.

W styczniu 1945 r. rozpoczyna się nowa ofensywa Armii Radzieckiej. U jej boku idzie Wojsko Polskie, które wyzwala umęczoną Warszawę, walczy o Bydgoszcz, na Pomorzu zachodnim, forsuje wał Pomorski, zdobywa Kołobrzeg. W kwietniu zaś oddziały I Armii WP pod dowództwem gen. Popławskiego, zostają zaszczytnie wyróżnione. Biorą udział w zdobyciu Berlina Jednostki II Armii pod wodzą gen. Świerczewskiego, atakują w kierunku na Drezno, odznaczają się w bojach pod Budziszynem, udaremniają niemiecki plan odsieczy Berlina i biorą udział w wyzwoleniu Czechosłowacji. Walkami tymi Odrodzone Wojsko Polskie okrywa oręż polski niewidzianą dotychczas sławą i walcząc z hitleryzmem aż do zupełnego zwycięstwa zatyka biało - czerwony sztandar na gruzach Berlina.

Bohaterskie walki Gwardii Ludowej i Armii Ludowej — walki, których organizatorem i kierownikiem była Polska Partia Robotnicza z towarzyszem Bolesławem Bierutem na czele — to wspaniała karta w historii narodu polskiego, w historii naszego ludowego Wojska.

Polska Partia Robotnicza, tworząc Gwardię Ludową, a potem Armię Ludową kierując ich walką miała przed sobą wielki cel, do którego dążyła twardo i konsekwentnie. Celem tym było rozwinięcie ogólnonarodowej walki zbrojnej z hitlerowskim okupantem, powiązanie tej walki ze zwycięstwami bohaterskiej Armii Radzieckiej oraz ujęcie władzy przez lud z klasą robotniczą na czele po wyzwoleniu kraju.

Tą samą myślą kierowali się polscy komuniści, znajdujący się na emigracji w Związku Radzieckim, tworząc na bratniej ziemi radzieckiej regularne polskie oddziały wojskowe.

W ten sposób z połączenia regularnych oddziałów polskich utworzonych w ZSRR i partyzanckiej Armii Ludowej zorganizowanej w kraju — zrodziło się ludowe Wojsko Polskie. Partyzanci bowiem Gwardii Ludowej i Armii Ludowej oraz żołnierze I i II Armii ludowego Wojska Polskiego wychowani przez wypróbowanych synów narodu — komunistów polskich, walczyli o te same ideały — o wyzwolenie narodowe i społeczne, o Polskę wolną i niepodległą. Polskę ludu pracującego.

My, żołnierze ludowego Wojska Polskiego, które pod dowództwem Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, syna robotniczej Warszawy, bohatera zwycięskich walk spod Moskwy, Stalingradu, Kurska, Warszawy i Gdańska, w każdej chwili jest zdolne i gotowe do obrony Ojczyzny przed agresywnymi zakusami ze strony imperialistów amerykańskich i ich neohitlerowskich satelitów, powinniśmy czerpać przykłady z przebogatych tradycji walk partyzantów Gwardii Ludowej i Armii Ludowej oraz żołnierzy I i II Armii WP i uczyć się jak należy sumiennie, wszystkimi siłami służyć Ojczyźnie. Dlatego najważniejszym, zaszczytnym zadaniem każdego z nas musi być wzbogacanie ze wszystkich sił ich wspaniałego dorobku ku chwale naszej ukochanej Ojczyzny — Polski Ludowej.

OD NASZYCH KORESPONDENTÓW

ZA TROSKĘ O SAMOCHÓD — AWANS

St. szer. Staruch jest kierowcą autobusu polskiej produkcji Star-52. Przejawia on głęboką troskę o swój samochód. Staraniem jego jest przedłużenie okresu użytkowania pojazdu oraz oszczędność mps. Są to zadania, jakie stawia sobie st. szer. Staruch za cel.

Nawet najmniejszy zespół nie omija st. szer. Staruch w czasie przeglądu swojego wozu. Realizuje on w pełni hasło: „Mój samochód świadczy o mnie". Każdorazowo przed wyjazdem w drogę sprawdza stan techniczny pojazdu, spełnia bowiem bardzo odpowiedzialne zadanie przy przewozie ludzi; natomiast po powrocie do parku samochodowego gruntownie czyści i myje swój wóz, aby nazajutrz był czysty, sprawny technicznie i gotowy na każdy rozkaz dowódcy. Dzięki tak troskliwej konserwacji wóz jego jest nie tylko sprawny, ale osiąga znaczne oszczędności mps dochodzące do 50 litrów benzyny miesięcznie.

Na ostatnim przeglądzie samochodowym st. szer. Staruch zajął jedno z przodujących miejsc w naszym oddziale. D-ca oddziału wyróżniając st. szer. Starucha za sumienną pracę dla dobra Ojczyzny, awansował go do stopnia st. szeregowego z czego jest on niezwykle dumny.

kpr. Z. Żyłka

DOBRZE ZNAJĄ ŻOŁNIERSKIE OBOWIĄZKI

Trzeba włożyć dużo starań i wysiłku, aby powierzony nam sprzęt samochodowy utrzymać zawsze w stałej gotowości bojowej. Do obowiązków kierowcy należy również codzienna obsługa techniczna pojazdu bezpośrednio po powrocie do parku, staranna konserwacja oraz usuwanie drobnych niedomagań.

Pamiętają o tym dobrze tacy kierowcy wozów specjalnych jak: st. szer. Kasza, kpr. Motoczko, i szer. Denko. Sam wygląd zewnętrzny samochodów przemawia na korzyść tych kierowców. Oni bowiem zawsze na czas zabezpieczają i obsługują loty, a tankowanie przez nich zbiorników odbywa się sprawnie i szybko.

Kierowcy ci mają na swoim koncie sporo zaoszczędzonego paliwa w ubiegłym kwartale. Szczególnie kpr. Motoczko wyróżnił się w oszczędzaniu mps.

Za wzorową pracę i troskę o powierzony im sprzęt, otrzymali już wiele pochwał od d-cy oddziału. Ostatnio dowódca wyróżnił szer. Mazurka 5-cio dniowym urlopem, a pozostali otrzymali pochwały w rozkazie dziennym.

Są to kierowcy, którzy należycie zrozumieli swe obowiązki żołnierskie.

kpr. Z. Ż.

ŻOŁNIERZE-kierowcy





POLOWA ŚWIETLICA

Po zakończeniu zajęć każdy żołnierz — kierowca i specjalista z przyjemnością pragnąłby odpocząć, przeczytać gazetę lub książkę, napisać list do domu, zagrać w szachy czy warcaby. Na obozie letnim istnieją wszelkie warunki do należytego wykorzystania czasu wolnego od zajęć. Toteż w każdym pododdziale duże znaczenie ma dobrze urządzona świetlica polowa. Troska o zbudowanie, utrzymanie i urządzenie takiej świetlicy spoczywać musi również na żołnierzach naszej służby.

W ubiegłym roku rada świetlicowa jednego z pododdziałów samochodowych świetnie zorganizowała świetlicę polową na obozie letnim. Przy wejściu do świetlicy umieszczono tablicę z napisem „Ostatnie wiadomości prasowe". Artykuły te zwracają uwagę żołnierzy na najświeższe wiadomości i zachęcają do czytania bieżącej prasy. Obok tej tablicy jest kącik ogłoszeń i komunikatów. Jedną ze ścian świetlicy można by nazwać „ścianą zadań", ponieważ znajdują się na niej tablice zawierające zadania szkoleniowe danego okresu z przedmiotów ogólnowojskowych, politycznych i fachowych. Nie brak również miejsca przeznaczonego do popularyzacji życia i osiągnięć Armii Radzieckiej oraz braterstwa broni z naszym wojskiem. Na czołowym miejscu widzimy tablicę przodowników wyszkolenia, oszczędności MPS i „Wzorowych Kierowców". Nie zapomniano także o twórczym wysiłku polskiej klasy robotniczej, wyrazem czego jest tablica obrazująca rozwój gospodarczy kraju w Planie 6-letnim.

Osobne miejsce w świetlicy przeznaczone jest dla ZMP. Ponadto widzimy tam specjalne miejsce poświęcone tradycjom bojowym ludowego Wojska Polskiego. Obok szlaku I i II Armii WP znajdujemy szlak bojowy oddziału, nad którym widnieje napis: „Na drodze tej odnosili zwycięstwa żołnierze naszego oddziału".

Rozwój sportu i pracę sportową w pododdziale przedstawia żołnierzom „Tablica przebiegu pracy sportowej". Przyciąga ona uwagę każdego żołnierza. Na tablicy zamieszcza się sylwetki przodujących sportowców pododdziału. W świetlicy jest również gazetka ścienna, hasła mobilizujące, szachy i biblioteka żołnierska, w której znajduje się wiele ciekawych książek, chętnie czytanych przez żołnierzy służby samochodowej.

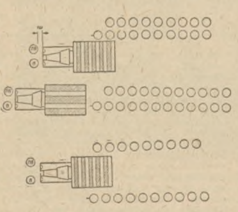
Świetlica ta zdała egzamin na obozie letnim i była jedną z lepszych w całym oddziale.

O należytą dekorację świetlicy, o jej przytulność i zaopatrzenie w świeże gazety, czasopisma, gry towarzyskie itd. — dbać powinni kierowcy i specjaliści ZMP-owcy. Zaniedbana bowiem świetlica nie przyciąga żołnierzy, przestaje być dla nich miejscem atrakcyjnym, chętnie odwiedzanym. Stała troska o świetlice pododdziału na obozie ma ogromny wpływ na możliwość spędzenia przez żołnierzy wolnego czasu w sposób przyjemny i urozmaicony.

sierż. K. Łubin

Przewóz PIECHOTY SAMOCHODAMI

Przerzucanie oddziałów za pomocą transportu samochodowego należy do kategorii ważnych i odpowiedzialnych przewozów. Przy obecnej technice wojennej i operatywności wojsk mają one szerokie i masowe zastosowanie. W porównaniu z przewozami ładunków, są to przewozy o wiele dla kierowców trudniejsze i bardziej odpowiedzialne. Przewozy te wymagają od kierowców dużej umiejętności i ostrożnego prowadzenia samochodów, zarówno w składzie kolumny, jak i pojedynczo, przestrzegania dyscypliny jazdy oraz gruntownej znajomości przepisów o ruchu kołowym. Przewożąc żołnierzy kierowca jest całkowicie odpowiedzialny za terminowy i bezawaryjny ich przewóz do miejsca przeznaczenia. Winien on zawsze pamiętać, że ponosi odpowiedzialność za życie i zdrowie przewożonych ludzi.



Sposoby ustawiania się żołnierzy do wsiadania na samochody w zależności od rozmieszczenia ławek na skrzyni ładunkowej.

Przewóz żołnierzy może odbywać się jednym lub kilkoma samochodami, jak również całą kolumną samochodową. Kolumna samochodowa może zasadniczo przewozić całe pododdziały piechoty wraz z ich uzbrojeniem; są to przewozy najczęściej stosowane i dlatego postaramy się je pokrótce omówić.

Podczas przewozu piechoty kierowcy są na odpowiedzialnym posterunku i wykonują ważne bojowe zadanie. Dlatego do tych przewozów wyznacza się dobrych, doświadczonych kierowców, umiejących po mistrzowsku prowadzić samochody i dbających o należyty stan techniczny pojazdów. Podczas przewozu piechoty samochodami w kolumnie wymaga się od kierowców ścisłego przestrzegania pewnych specyficznych zasad jazdy, np. raptownie nie ruszać z miejsca, ostro nie hamować, zwalniać szybkość przed zakrętem, nie oglądać się na boki, lecz mieć skierowany wzrok do przodu, bacznie obserwując jadący przed nim samochód i podawane znaki sygnalizacyjne chorągiewkami lub światłem (w nocy). Przy zjeżdżaniu z pochyłości zwracać szczególną uwagę na hamowanie samochodu silnikiem. Jadąc w zalesionym terenie lub po drodze obsadzonej drzewami zachować ostrożność, by nie narazić na skaleczenie siedzących w samochodzie żołnierzy. Po wyboistych drogach i na bezdrożach prowadzić samochód ostrożnie, ponieważ wstrząsy i podrzucanie męczą żołnierzy, którzy po przybyciu na miejsce muszą być zdolni do dalszego pieszego marszu i wykonania bojowego zadania. Ładowanie i rozładowanie ludzi z samochodu winno odbywać się w terenie zakrytym (zalesionym) i dobrze zamaskowanym.

Należy przestrzegać, by samochód nie był przeładowany ludźmi. W związku z tym podaje normy ładowania ludzi na niektóre samochody ciężarowe.

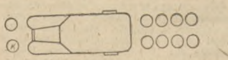
1. Gaz-51 20 ludzi (5 ławek po 4 osoby)
2. Zis-5 20 ludzi (5 ławek po 4 osoby)
3. Zis-150 25 ludzi (5 ławek po 5 osób)
4. Jag-6 30 ludzi (6 ławek po 5 osób)
5. Star-20 25 ludzi (5 ławek po 5 osób)

Załadowanie ludzi na samochody winno odbywać się sprawnie i szybko. W tym celu należy odpowiednio ustawić ludzi przy samochodach i wsiadać na samochód w pewnej przepisowej kolejności. Na rysunku pokazano najczęściej stosowany sposób ustawienia ludzi do załadowania.

Istnieje kilka innych sposobów ustawienia ludzi do załadowania, które zależne są od rozmieszczenia ławek w samochodzie oraz od miejsca załadunku (plac, droga).

Ustawienie ludzi przy samochodach, jak i wsiadanie na samochody odbywa się na rozkaz. Na komendę „przy samochodach zbiórka" żołnierze ustawiają się przy samochodzie jak pokazano na rysunku. Na komendę „do samochodów" wsiadają na samochód w następujący sposób: żołnierz stojący pierwszy w szeregu przy samochodzie oddaje karabin stojącemu za nim. Następnie, jeżeli stoi po prawej stronie samochodu, stawia lewą nogę na tylne koło, chwyta rękami za górną krawędź skrzyni ładunkowej i przerzuca prawą nogę przez burtę skrzyni. Po wejściu na samochód odbiera karabin i zajmuje miejsce na pierwszej ławce siadając twarzą ku przodowi samochodu. Pozostali z tego rzędu wsiadają w ten sam sposób, zajmując miejsca począwszy od przednich ławek. Na pierwszej ławce należy pozostawić po lewej stronie jedno wolne miejsce dla starszego samochodu. Żołnierze stojący w szeregu po lewej stronie samochodu stawiają prawą nogę na tylne koło, a lewą przerzucają przez burtę. Po wejściu na samochód i odebraniu karabinu zajmują miejsca na tylnych ławkach. Ostatni wsiadający żołnierz z prawej i lewej strony samochodu zajmują boczne miejsca na środkowej ławce. Starszy samochodu wsiada ostatni, wyznaczając dwóch żołnierzy siedzących na tylnej ławce z lewej i prawej strony do obserwowania podczas jazdy zamknięć tylnej ścianki samochodu.

Pplk Pawłowski



Zbiórka załogi przy samochodzie z nadwoziem zamkniętym

Uwaga! KOLUMNA marszowa

Ugrupowanie bojowe przyjmuje kolumna artylerii zmotoryzowanej podczas marszu, gdy zostanie nagle napadnięta, szczególnie przez czołgi nieprzyjaciela.

Przejście z kolumny marszowej do szyku rozwiniętego bez zmiany kierunku marszu wykonuje się na komendy: „Uwaga", „Rozwinięty w prawo, w lewo", „Odległość metrów", „Marsz".

Gdy wielkość odstępów nie jest specjalnie podana, zachowuje się normalną, tj. 25 m.

W celu wykonania zajazdu dla przyjęcia ugrupowania bojowego dla samoobrony wydaje się rozkazy sygnałami „Uwaga", „Alarm", „W przód na prawo", „Marsz" oraz głosem np. „Czołgi z przodu na prawo", „do odczepienia w przód na prawo — marsz", Rodzaj komend uzależniony jest od sytuacji bojowej i kierunku pojawienia się nieprzyjaciela oraz od możliwości zjazdu z drogi (głębsze rowy).

Działony dla zajęcia ugrupowania bojowego odjeżdżają w kierunku zagrożenia, a dopiero na stanowisku ogniowym zjeżdżają w tył na prawo, (w tył na lewo), tak aby po odczepieniu lufa była zwrócona w kierunku nieprzyjaciela.

Ciągniki po odczepieniu dział odjeżdżają o kilka metrów celem wyładowania amunicji.

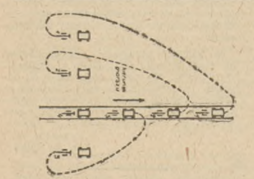
Przy zagrożeniu z przodu działon, wykonując zajazd w tył na lewo lub w tył na prawo, natychmiast odczepia działo na miejscu. 2. działon wyjeżdża do odczepienia w prawo od 1. działa, 3. i 4. działon — w lewo od drogi. Jeżeli zjazd w prawo (w lewo) jest niemożliwy (las, osiedle) — wszystkie działony zjeżdżają z drogi na wolną stronę. Działon ostatni najdalej od drogi, zajmując miejsce na skrzydle.

Przy zagrożeniu z tyłu ostatni działon odczepia natychmiast na drodze (osi marszu), 3 działon nawraca w prawo i odczepia na prawo od drogi. 2. i 1. działon nawraca w lewo od drogi i odczepia. Jeżeli zjazd na jedną stronę drogi jest niemożliwy ze względu na głęboki rów, las lub zabudowania, wszystkie działony zajeżdżają na otwarty teren, leżący w prawo lub lewo od drogi. Pierwszy działon najdalej od drogi — około 60—100 m. Przykład niektórych stosowanych zajazdów pokazują rysunki 1, 2 i 3.

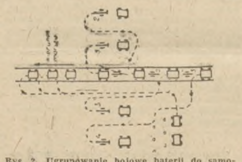
Przejście z szyku rozwiniętego bez zmiany kierunku marszu i ze zmianą kierunku marszu w szyk marszowy wykonuje się na rozkazy: w pierwszym przypadku — „Uwaga" „Kolumna marszowa", „Marsz", w drugim „Uwaga" „Kolumna marszowa" „w prawo, (lewo), „Marsz".

W razie alarmu lotniczego podaje się komendy, „Alarm", „Lotnik". W tym wypadku kolumna zależnie do możliwości albo ukrywa się w lesie, albo przyjmuje szyk rozwinięty w terenie, kontynuuje marsz, zwiększając odległości i szybkość. Na postoju żołnierze ukrywają się, a środki obrony p-lot otwierają ogień.

W przypadku alarmu chemicznego podaje się komendę „Alarm", „Gaz". Wówczas kierowcy zmniejszają szybkość, zatrzymują samochody, zakładają maski p-gazowe, po czym jadą dalej. Po odwołaniu alarmu maski zdejmuje się bez zatrzymania samochodów. Na pierwszym postoju kierowcy wkładają maski do toreb.



Rys. 1. Ugrupowanie bojowe baterii do samoobrony. Zajazd dział do odczepienia możliwy jest po obu stronach osi marszu. Sygnały: „Uwaga" — „Alarm" — „Odczepić" — „W tył". Komenda głosem: „Czołgi z tyłu, do odczepienia w tył, marsz".



Rys. 2. Ugrupowanie bojowe baterii do samoobrony. Zajazd dział do odczepienia możliwy jest po obu stronach osi marszu. Sygnały: — „Uwaga" — „Alarm" — „Odczepić" — „W przód". Komenda głosem: „Czołgi z przodu, do odczepienia w przód marsz".

Plan tematyczny na II półrocze

Podobnie jak w Nr 1 „Kierowcy" z roku bież. zamieszczamy obecnie plan tematyczny, mający być wytyczną w pracy naszych korespondentów i tych wszystkich żołnierzy, którzy chcieliby współpracować z Redakcją.

Jak korzystać z planu tematycznego pisaliśmy obszernie w Nr 1 „Kierowcy". Kto z was, Koledzy - korespondenci, zachował sobie ten numer naszego pisma, ten nie tylko w ciągu całego pierwszego półrocza odczuł w swej pracy pomoc planu tematycznego, ale i nadal będzie mógł korzystać z zawartych w nim porad.

Obecnie chcemy tylko uzupełnić niektóre wskazania z Nr 1, wzbogaciliśmy się bowiem w naszej wspólnej pracy o nowe doświadczenia. Chcemy więc, Koledzy-korespondenci, abyście pisali nam oprócz stałych wiadomości o osiągnięciach w służbie i pracy żołnierzy waszego oddziału jak również o samych metodach pracy waszych wzorowych kierowców i specjalistów.

Pisać więc należy jak np. kpr. N. doszedł do przodujących wyników obsługując swój pojazd, co przy nim przede wszystkim konserwował, jak to wykony-

LIPIEC

1. Jak przebiega szkolenie praktyczne żołnierzy-kierowców w Waszym oddziale? Kto się w nim wyróżnia?
2. Jak realizujecie Uchwały II Zjazdu PZPR? Czym pragniecie uczcić 10 rocznicę Polski Ludowej?
3. Jak korzystacie z poszczególnych elementów parku polowego?
4. Czy znacie w swym oddziale racjonalizatorów, którzy pomogli w urządzeniu elementów parku samochodowego bądź usprawnili je?

SIERPIEŃ

1. Jak chronicie swoje pojazdy podczas ćwiczeń przed „nieprzyjacielem"? Opiszcie Wasz udział w ćwiczeniach artylerii?
2. Jakie posiadacie osobiste wspomnienia związane z 10 rocznicą naszej Ludowej Ojczyzny?
3. Jak przeprowadzacie przegląd pojazdów w drodze? Czy i jak wpływa on na sprawność techniczną waszych samochodów?
4. Jakie usprawnienia stosujecie w użytkowaniu pojazdów mechanicznych dzięki Waszemu udziałowi na Zlocie przodujących kierowców?

WRZESIEŃ

1. Jakich specjalnych umiejętności wymaga od Was służba kierowcy w waszej broni (artyleria, łączność, lotnictwo, piechota, wojska pancerne, inżynieryjno-saperskie itd.)? Czy pogłębiliście je podczas tegorocznych ćwiczeń letnich?
2. Co wiecie o przyjaznej pomocy, jakiej udzielił i udziela Związek Radziecki naszej motoryzacji? Czy i jak pojazdy mechaniczne produkowane w ZSRR zdały swój egzamin w waszych oddziałach?
3. Jak odczuwacie pomoc organizacji partyjnej i ZMP w swej służbie i pracy?
4. Jak przygotowujécie park samochodowy i pojazdy mechaniczne do okresowego przeglądu? Kto wyróżnia się w tych pracach i dzięki jakim metodom?



Okopywanie pojazdów mechanicznych

Zadaniem służby samochodowej jest zapewnienie manewrowosci i zaopatrzenie wojsk w materiały niezbędne dla prowadzenia walki.

Podczas przewozów sprzęt samochodowy narażony jest na działanie lotnictwa nieprzyjaciela, a często przewozy odbywają się w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela i wówczas ciągniki artyleryjskie są narażone na bezpośrednie działanie jego środków ogniowych. Środkami ogniowymi, które mogą spowodować znaczne straty w sprzęcie i sile żywej są przede wszystkim artyleria i lotnictwo n-pla. Sytuacja bojowa niejednokrotnie stwarza przy tym takie położenie, w którym obrona ciągników i pojazdów transportowych może być prowadzona jedynie siłami kierowców. W tych warunkach zabezpieczenie i maskowanie technicznego sprzętu bojowego oraz wykonanie zadania bojowego wymagać będzie od każdego kierowcy, obok dobrego wyszkolenia fachowego również umiejętności w zabezpieczeniu powierzonego sprzętu.

Do środków zabezpieczenia samochodów i ciągników artyleryjskich należy maskowanie i okopywanie. Maskowanie pojazdów mechanicznych przed nieprzyjacielem uchroni nas od poniesienia strat w sprzęcie technicznym. Środki maskowania w marszu i na postoju są różne. Wybiera się warunki najbardziej sprzyjające do zabezpieczenia przed obserwacją jak: noc, silne zachmurzenia itp. Działając w bliskości nieprzyjaciela wyzyskujemy ochronne właściwości terenu, jak przejścia wśród fałd terenowych itp. Podczas marszu pamiętać musimy, że dla ukrycia cienia pojazdów, należy je prowadzić tak, aby cień nie padał na drogę a na pole obok drogi. W odkrytym terenie należy jechać w ten sposób, aby kontury pojazdów nie rysowały się na horyzoncie.

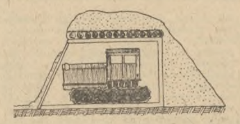
Do maskowania pojazdów mechanicznych podczas postojów należy przede wszystkim wykorzystać krzaki, drzewa, wąwozy, zabudowania, ogrody, płoty itp. przedmioty terenowe. Trzeba przy tym pamiętać, że umieszczanie samochodów i ciągników w lesie, w warunkach gdy nieprzyjaciel stosuje zapalające środki napalmowe, nie jest wskazane ze względu na niebezpieczeństwo pożaru lasu.

W osiedlach najbardziej korzystnym środkiem maskowania pojazdów jest wykorzystanie okapu stodoły i innych zabudowań; w tym przypadku należy ustawiać pojazdy mechaniczne pod ścianami budynku w cieniu. W osadach zburzonych pojazdy można ukrywać wykorzystując ruiny lub też maskujemy je deskami, nadając im wygląd zniszczonych budynków. Wskazane jest wykorzystywanie wąwozów, szczelin i stoków do budowania polowych garaży względnie poddaszy. Wąskie parowy i wąwozy można maskować pokrywając je sieciami do maskowania i przez użycie podręcznych środków maskowania.

W otwartym terenie podstawową czynnoscią jest ukrycie pojazdów mechanicznych przez odpowiednie okopanie, tzn. wykonanie odpowiednio głębokiego wykopu. Przy maskowaniu sprzętu i miejsca postoju pojazdów mechanicznych bardzo ważną czynnością w terenie odkrytym jest zacieranie śladów kół i gąsienic, gdyż na podstawie śladów nieprzyjaciel może łatwo określić miejsce postoju, a nawet ilość pojazdów mechanicznych.

Okopywanie pojazdów mechanicznych stosuje się w tych przypadkach, kiedy zasłony naturalne nie stanowią dostatecznego zabezpieczenia oraz jeśli czas pozwala na wykonywanie tak żmudnej pracy. Sposób zbudowania garażu ziemnego i wykopu polowego dla pojazdu mechanicznego pokazano na rys. 2. W razie ograniczonej ilosci czasu można chwilowo wykonać trójkątny wykop, kryjący tylko silnik samochodu lub ciągnika, a następnie wykop ten w miarę potrzeby poszerzyć. Przy ustawieniu samochodu silnikiem do przedniej ściany wykopu, nad silnikiem należy wykonać daszek z podręcznego materiału i przysypać go ziemią.

Podczas wojny w Korei, imperialiści szeroko stosowali napalmowe środki zapalające, które ze względu na wytwarzaną wysoką temperaturę ok. 3000°C wyrządzić mogą bardzo ciężkie straty.



Garaż ziemny



Wykop polowy

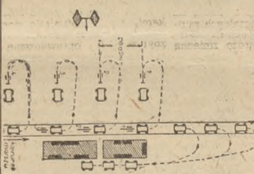
W razie spodziewanego użycia przez nieprzyjaciela napalmu, konieczne jest zabezpieczenie samochodów i ciągników przed jego skutkami, co można osiągnąć przez wykonanie tzw. garaży ziemnych, które wymagają wykopania głębokich wykopów przykrytych dachem. Dach pokrywa się ok. 10 cm warstwą ziemi, która chroni od skutków napalmu.

mjr. K. Witkowski



Maskowanie pojazdu pod brezentem przy okapie zabudowania.

Zajmowanie stanowisk ogniowych



Ugrupowanie bojowe baterii do samoobrony. Zajazd dział do odczepienia w lewo. Sygnały: „Uwaga" — „Alarm" — „Odczepić" — „W lewo". Kcmenda głosem: „Czołgi z lewej, do odczepienia w lewo, marsz".

Przykłady wielu ćwiczeń przeprowadzonych w okresie obozów letnich wykazały, że dobre wykonanie zadań przez artylerię zależy również od umiejętności użytkowania ciągników w różnych sytuacjach bojowych.

Poniżej omówimy pokrótce zasady rozwinięcia baterii z marszu w ugrupowania bojowe w wypadku konieczności samoobrony i w celu normalnego zajęcia stanowisk ogniowych.

Kolumna artylerii zmotoryzowanej w razie nagłego napadu, szczególnie przez czołgi nieprzyjaciela, przyjmuje odpowiednie ugrupowanie bojowe, przy czym rodzaj komendy uzależniony jest od sytuacji bojowej i kierunku pojawiania się nieprzyjaciela oraz od warunków terenowych. Przy zagrożeniu z przodu działon wykonuje zajazd w tył na lewo lub w tył na prawo i następnie na miejscu odczepia działo, przy czym na ogół 2 działon zjeżdża na prawo od 1. Działa 3 i 4 w lewo od drogi. Przy zagrożeniu z tyłu ostatni działon odczepia natychmiast na drodze, 3 działon nawraca w prawo i odczepia działa, 2 i 1 działon nawraca w lewo i odczepia działa. W razie przeszkody terenowej nie pozwalającej na zajazd na jedną stronę, wszystkie działony zajeżdżają na otwarty teren na lewo lub prawo od drogi w odległości 50 — 100 m.

Rozwinięcie z marszu w ugrupowanie bojowe do zajęcia stanowiska odbywa się w następujący sposób:

Kolumna baterii artylerii zmotoryzowanej rozwija się w trzy rzuty:

1) samochody plutonu dowodzenia jadą na punkt obserwacyjny i po wyładowaniu ludzi i sprzętu, odjeżdżają do rejonu wyczekiwania. Na polecenie oficera samochodowego kierowcy okopują samochody tak, aby chłodnice były zwrócone w stronę nieprzyjaciela i maskują samochody.

2) Ciągniki plutonów ogniowych zatrzymują się przed zajęciem stanowisk ogniowych w ukryciu na stanowisku rozwinięcia w odległości 50 — 200 m od SO. Działonowy po wybraniu SO działa, które oznacza się za pomocą kołka wskazuje drogę zajazdu. Kierowca prowadzi ciągnik i zajeżdża tak, by lufa była zwrócona w kierunku strzelania, a przyrządy znalazły się nad kołkiem wytyczającym stanowisko działa.

Na komendę działonowego „działa odczep" następuje odczepienie działa, po czym na komendę, ciągnik odjeżdża na wskazane miejsce w celu wyładowania amunicji i sprzętu pomocniczego. Po wyładowaniu działonowy wyprowadza ze stanowiska ciągnik i wskazuje kierowcy miejsce zbiórki ciągników. W miejscu zbiórki ciągników wyznaczonym przez oficera ogniowego czeka na nie z podniesioną do góry czapką ich dowódca (oficer samochodowy), który wsiada do pierwszego ciągnika i odprowadza je na stanowisko ciągników do rejonu wyczekiwania. Tu kierowcy wykonują okopy dla ciągników i maskują je. Oficer samochodowy utrzymuje przez cały czas łączność wzrokową z SO.

3. Trzeci rzut stanowią samochody gospodarcze pododdziału kwatermistrzostwa. Kierowcy tych samochodów wykonują również pracę związane z okopywaniem i maskowaniem.

„ODPOCZYNEK" I JEGO SKUTKI

...38, 39, 40, 41... — liczył sekundy, spoglądając na zegarek sierż. Rusak.

W tej samej chwili rósł w oczach wykop ziemny, w którym żołnierze-kierowcy mieli ukryć swe samochody. Jeszcze tylko zamaskują rejon wyczekiwania młodymi brzózkami. — Gotowe!

Tymczasem batalion piechoty, który na pozycje wyjściowe podwiozła kolumna samochodowa pod dowództwem sierż. Rusaka, rozpoczął swe codzienne ćwiczenia. Słońce coraz wyżej unosiło się nad zielonym obszarem lasów i pól. Sennie bzykały w wysokiej trawie osy. Kierowcy, po sprawdzeniu stanu technicznego pojazdów i upewnieniu się ponownie o wzorowym zamaskowaniu całego rejonu, poczęli szukać cienistych ustroni. Prawdziwa „sielanka". Dowódca pododdziału odjechał służbowym motocyklem. Wkrótce pod rosnącymi opodal krzakami jałowca poczęło rozlegać się chrapanie. Teraz już nic nie przeszkodzi kierowcom w „zasłużonym" odpoczynku!

Jakże bardzo przeliczyli się jednak młodzi kierowcy, którzy uważali, że dobrze zrobi im sen, gdy ich towarzysze piechurzy nie żałują trudu na ćwiczeniach. Nagle donośny głos kpr. Wilczka przerwał odpoczynek:

— Uwaga! Kolumna marszowa!

Zerwali się na równe nogi kierowcy. Kto był bliżej, jakoś szybko dopadł swego samochodu. Szer. Płoński miał jednak niestety i twardy sen, i kawał drogi od miejsca, które sobie wybrał na drzemkę. Zanim znalazł się przy swoim „Gazie" samochody rozciągały się już w kolumnę na skraju zagajnika. A tu trzeba trafu, że kluczyk od stacyjki gdzieś się zapodział.

Szuka gorączkowo szer. Płoński po wszystkich kieszeniach. Ale gdzie tam — nie ma i już. Pędzi więc na miejsce, w którym tak mu się dobrze spało. Szuka tam. Nie ma! Co robić? Piechota już ładuje się na samochody, a jego pojazd jeszcze w wykopie.

Ostatni samochód znikał za zakrętem, gdy szer. Płoński odnalazł wreszcie w wysokiej trawie swą zgubę. Zadania jednak nie wykonał — było za późno.

*
* *

Wieczorem, w polowej świetlicy omawiano przebieg dzisiejszych ćwiczeń. Oprócz przykładów wzorowego wykonania zadań, wymieniono również niedociągnięcia poszczególnych żołnierzy.

Z płonącą twarzą stał szer. Płoński. To o nim była mowa. Podczas gdy całemu pododdziałowi zarzucono brak czujności i gotowości na ćwiczeniach, on miał dodatkową „kreskę": nie wykonał swego zadania.

Mocno wziął sobie do serca sprawę szer. Płoński. Nigdy więcej ospałości, ani chwili leniuchowania na ćwiczeniach — przyrzekał sobie solennie.

Wierzymy, że podobny wypadek nie przytrafi się więcej ani jemu, ani jego kolegom.

plut. Sikora



...odnalazł wreszcie swą zgubę.

dla korespondentów 1954 roku

wał. Lub taki przykład: opisujecie ćwiczenie taktyczne, w którym brali udział żołnierze-kierowcy waszego pododdziału. Tu interesuje nas nie tylko sam przebieg i wyniki ćwiczenia. Chcielibyśmy również poznać sposoby i metody, dzięki którym kierowcy doszli do takich wyników, jak współdziałali z żołnierzami innych rodzajów wojsk i służb itd.

Taka forma wymiany doświadczeń przyniesie, bez wątpienia, korzyść wszystkim żołnierzom naszej służby, pomoże im lepiej i wydajniej pełnić swe odpowiedzialne obowiązki.

Przypominamy również wszystkim naszym korespondentom, że w II półroczu Redakcja przeznacza dla wyróżniających się w pracy korespondentów cenne nagrody i upominki. Tak więc nie tylko zaszczyt noszenia legitymacji korespondenta prasy wojskowej, ale i wartościowe nagrody czekają tych wszystkich, którzy nie żałują trudu dla podniesienia na wyższy poziom pisma „Kierowcy", czyniąc zeń bliskiego przyjaciela i doradcę każdego żołnierza-kierowcy.

PAŹDZIERNIK

1. Opiszcie prace przy sprzęcie, za które wyróżnił Was dowódca. Podajcie przykłady wzorowej współpracy kierowców ze specjalistami naszej służby.
2. Co wiecie o święcie ludowego Wojska Polskiego? Czy wiąże się ono z Waszym osobistym życiem?
3. Jak przebiegają w waszym oddziale przygotowania do jesienno-zimowej eksploatacji? Jakie macie doświadczenia w tych pracach?
4. Jak dbacie o pojazdy pozostawione na konserwacji?

LISTOPAD

1. Jakie metody pracy propagandowej i agitacji stosujecie w swym pododdziale? Jak pracuje Wasze koło korespondentów i redakcja gazetki ściennej?
2. Napiszcie o pracy Waszej Komisji Wynalazczości i Racjonalizacji. Kto z Was posiada wartościowe usprawnienia oraz realizuje je?
3. Jak przygotowujecie swoje samochody do silnych mrozów zbliżającej się zimy?
4. Co robicie dla zwiększenia przyczepności kół waszych pojazdów?

GRUDZIEŃ

1. Jak przygotowaliście sale motoryzacyjne swego oddziału do rozpoczęcia nowego okresu szkolenia?
2. Opiszcie zbudowane przez Was eksponaty i pomoce naukowe?
3. Czy utrzymujecie łączność z przodującymi Zakładami produkcyjnymi kraju? Jak pracują tam rezerwiści naszej służby?
4. Jakie macie doświadczenia w prowadzeniu pojazdów mechanicznych po zaśnieżonych i oblodzonych drogach.



Pokonywanie PRZESZKÓD wodnych

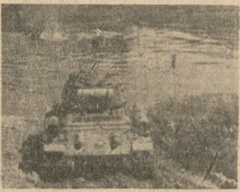
W ostatnim numerze naszego pisma omówiliśmy przygotowanie brodu do przeprawy czołgów. Oczywiście, że w konkretnych warunkach niektóre z omówionych czynności będą potrzebowały większego nakładu pracy, inne zaś będą prawie zbędne. Odpowiedniego przygotowania wymaga również sprzęt i przystępując do tego, musimy znać charakter przeprawy.

Rozróżniamy dwa rodzaje przeprawy w bród:
- **przeprawa przy normalnej głębokości brodu;**
- **przeprawa tak zwana „pod wodą", gdy głębokość rzeki może nawet przewyższać wysokość czołgu.**

Współczesne czołgi mogą pokonywać bród przy normalnej jego głębokości około 1 m. Możliwość pokonania brodu przez poszczególne typy wozów bojowych możemy określić dokonując pomiaru wysokości od gruntu do dolnej krawędzi otworu włazu mechanika-kierowcy. Od otrzymanego pomiaru odejmujemy 15—20 cm (zależnie od twardości dna), uwzględniając w ten sposób grzęźnięcie gąsienic w dnie rzeki. W ten sposób otrzymamy głębokość wody, którą czołg może pokonać bez specjalnego przygotowania go, poza uszczelnieniem otworów w dnie kadłuba i przy zamkniętym włazie mechanika-kierowcy. Jest to pierwszy rodzaj przeprawy tak zwany przy normalnej głębokości brodu.

Natomiast przeprawa w bród przez przeszkodę wodną o dużej głębokości — tak zwana „pod wodą" wymaga szczególnie starannego przygotowania sprzętu. Również i mechanik-kierowca powinien podejść do wykonania tego zadania opanowanie i odważnie. Wóz bowiem trzeba będzie prowadzić na ślepo, o utrzymaniu kierunku będzie sygnalizował dowódca wozu z wieży. Niekiedy małe przecieki wody do wnętrza wozu przestraszają mniej opanowanych kierowców. Nie jest w tym nic groźnego. Ilość wody przedostająca się do wnętrza nie może zatopić załogi, poza tym wodę wyrzuca z powrotem pracujący wentylator i w takich chwilach trzeba tylko zdobyć się na opanowanie, skupiając uwagę nad pracą silnika i równym, nieustannym posuwaniem się wozu.

Doprowadzając wóz do wody trzeba ustawić go tak, aby w wodzie można było bez skrętów utrzymać wyznaczony kierunek, który kontrolować będzie dowódca wozu według obranego na przeciwnym brzegu punktu orientacyjnego. Jeśli na trasie brodu znajdują się uprzednio oznaczone przeszkody, należy ustawić wóz tak, aby minąć je bez skrętów. Unikanie skrętów, jak również utrzymanie równomiernych obrotów silnika ma na celu nienaruszanie



Pokonywanie brodu na ćwiczeniach

dna brodu, co powoduje, jeżeli dno jest miękkie, poważne podmywanie gruntu przez nurt rzeki, szybkie pogłębianie brodu i powstawanie dołów, utrudniające przeprawę następnym wozom.

Utrzymanie nieustannego, równomiernego ruchu wozu w przód, konieczne jest również ze względu na możliwość podmycia gruntu, a zgaszenie silnika jest już w żadnym wypadku niedopuszczalne. Taki czołg musi pozostać na miejscu, nie wolno go uruchamiać, a pozostałe muszą go minąć, jeśli szerokość brodu na to pozwoli lub też kontynuować przeprawę dopiero po jego wyciągnięciu. Jest to zrozumiałe, gdyż woda zalewająca wyloty rur wydechowych nie powstrzymana ciśnieniem wychodzących gazów spalinowych zaleje rury, dostanie się przez zawory do cylindrów. Taki silnik musi być rozebrany i oczyszczony, a uruchomienie go w takim stanie spowoduje awarię.

Podczas przeprawy niemniej ważne jest utrzymanie nakazanych odległości i ścisłe zachowanie dyscypliny przeprawy, dlatego też wszelkie rozkazy i zlecenia przełożonych należy skrupulatnie wykonywać

Po osiągnięciu przeciwnego brzegu, jeśli nie ma rozkazu natychmiastowego marszu lub maskowania się, załoga powinna zatrzymać wóz i być gotową do przyjścia z pomocą następnemu wozowi szczególnie przy wyjeżdżaniu na rozjeżdżony, zabagniony brzeg.

Wzorując się na frontowych towarzyszach broni, powinniśmy sztukę prowadzenia czołgów przez przeprawę w bród opanować jak najlepiej; poznamy przy tym dalsze wspaniałe zalety naszego sprzętu bojowego, który i takie przeszkody pokonuje pewnie i łatwo.



DOSKONALMY mechaników-kierowców

MISTRZOSTWO BOJOWE

Umiejętność właściwego prowadzenia wozu bojowego w różnych warunkach i okolicznościach jest konieczna dla każdego dobrego mechanika - kierowcy.

Specjalnej umiejętności wymaga jednak prowadzenie wozu w czasie strzelania, mimo, że nie utrudniają wtedy jazdy ani przeszkody, ani też specjalnie trudny teren. Niekiedy i te utrudnienia mogą zaistnieć, w tym wypadku jednak pominiemy je, omawiając pracę mechanika - kierowcy przy strzelaniu załogi, w przeciętnych warunkach terenowych.

Wiemy w jak dużym stopniu skuteczność ognia zależy od kierowcy, od jego umiejętności umożliwienia załodze dobrej obserwacji pola walki, celowania, dania strzału oraz obserwacji wybuchów pocisków. Dlatego też przy strzelaniu na przykład z krótkich przystanków należy posuwać się szybkimi skokami od jednego przystanku do drugiego, hamować i ruszać szybko, lecz płynnie. Drogę należy dobierać tak, aby wywoływać jak najmniejsze wahania czołgu. O nierównościach, przeszkodach i koniecznych skrętach należy meldować zawczasu. Przed przystankiem na komendę „krótki" zwolnić szybkość i szybko, lecz płynnie zahamować wóz. Należy unikać gwałtownych hamowań wywołujących wahania czołgu i powodujących znikanie celu w przyrządach obserwacyjnych, a na suchym, miękkim gruncie obłoki kurzu, które wyprzedzają wóz i zasłaniają pole obserwacji.

Po strzale mechanik - kierowca powinien ruszyć szybko, lecz płynnie w taki sposób, aby prędko wyjść z obłoku kurzu i dymu, nie przeszkadzając jednak załodze wahaniem wozu w obserwowaniu wyników ognia.

Jeśli chodzi o technikę zatrzymywania i ruszania czołgu — to mechanicy-kierowcy stosują różne sposoby. Najlepszy jest sposób następujący:

Przejście na niższy bieg należy wykonać jeszcze przed przystankiem. Bieg, z którego czołg w danych warunkach terenowych jest w stanie ruszyć, powinien być najwyższy. Przełączanie lub nawet tylko włączanie biegu podczas przystanku wywołuje drgania całego kadłuba, które następując w momencie dokładnego celowania zbijają celowanie lub przedłużają jego czas. Zatrzymywanie czołgu za pomocą wyłączania sprzęgła głównego i przetrzymywania go w stanie wyłączonym przez cały czas przystanku jest niewskazane. Najlepiej zatrzymywać wóz wyłączając boczne sprzęgła i regulując płynność zatrzymywania hamulcem nożnym. Ruszanie z bocznych sprzęgieł jest o wiele łatwiejsze i chroni od uszkodzenia głównego sprzęgła, co zdarza się przy stosowaniu pierwszego sposobu

Wybierając miejsce do strzału z krótkiego przystanku, kierowca powinien dbać, by czołg stanął bez przechyleń i miał dobrą widoczność, a równocześnie w miarę możności był ukryty, w miejscu zaś otwartym, ustawiony do nieprzyjaciela pod niewielkim kątem (15°—30°), co przyczyni się do zmniejszenia kąta ewentualnego uderzenia pociskiem nieprzyjacielskim. Wybierając drogę do dania strzału w ruchu, kierowca musi także umieć dobrać równy odcinek, utrzymywać zmniejszoną do 8—10 km szybkość bez zrywów i zahamowań.

Widzimy więc, że umiejętne prowadzenie wozu podczas strzelania ma bardzo poważny wpływ na wykonanie zadania ogniowego i doskonaląc się w tej umiejętności przyczynimy się do uzyskiwania przez załogi jeszcze lepszych wyników w wyszkoleniu ogniowym.



Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

PRZYRZĄD DO ZAKŁADANIA I WYJMOWANIA ZAWORÓW

Nie jeden z Was, dobrze się natrudził., gdy przyszło mu wyjąć zawory z głowicy silnika. Jeśli nawet posługiwał się jakimś przyrządem ułatwiającym tę operację, to jednak nie była ona zawsze w pełni bezpieczna z uwagi na możliwość odskoczenia miseczki zaworu z przytrzymującej ją sprężyny.

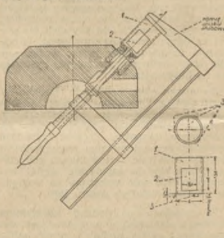
Sposób całkowicie bezpiecznego i szybkiego wyjmowania zaworów zademonstrował znany racjonalizator naszej służby plut. Pstrąg. Zbudował on mianowicie specjalny przyrząd znakomicie ułatwiający wyjmowanie i zakładanie zaworów (w silnikach górnozaworowych). Patrz rys.

Do tego przyrządu plut. Pstrąg skonstruował ścisk śrubowy (kleszcze ściskające) z odstającym ramieniem. Na końcu ramienia przymocowany jest kawał rury stalowej z wyciętym w niej okienkiem. U wlotu rury znajdują się pod kątem 120° trzy uchwyty tak rozstawione, że obejmują dokładnie miseczkę zaworu.

Chcąc wyjąć zawór dokręcamy, po zamocowaniu głowicy w imadle, ścisk śrubowy przez pokręcanie. Przy właściwym ustawieniu ścisku unoszona miseczka zaworu wchodzi do stalowej rury (1). Wtedy w unieruchomionym zaworze swobodnie przez okienko (2) wyciągamy zawleczki spod miseczki. Jeśli nawet miseczka odskoczy, to znajdując się w rurze nie jest groźna.

Ten sposób wyjmowania i zakładania zaworów zastosowali już dzięki plut. Pstrągowi wszyscy specjaliści oddziału oficera J. Przyrząd jest bowiem prosty i można go zbudować z podręcznych materiałów warsztatowych.

Co sądzicie o nim? Napiszcie do Redakcji, jakie inne usprawnienia stosujecie w swych pododdziałach.



1 — stalowa rurka, 2 — wycięcie umożliwiające wyciągnięcie zawleczki, 3 — trzy uchwyty.

d — średnica miseczki zaworu

CZOŁGISTA racjonalizator

Zalewanie oleju i paliwa za pomocą wiader przez lejki pod własnym ciężarem, przy użyciu typowych filtrów siatkowych lub jedwabnych, do pewnego czasu stanowiło dla nas jedną z najbardziej pracochłonnych czynności przy obsługiwaniu sprzętu pancernego



Rys. 1. Przyrząd do napełniania zbiorników olejem

Dążąc do skrócenia czynności związanych z zalewaniem oleju i paliwa, dzięki usilnej pracy racjonalizatorów, zbudowano w naszym oddziale przyrządy pozwalające na szybkie napełnianie zbiorników olejem i paliwem, przy jednoczesnym ich oczyszczaniu.

Omawiane przyrządy (rys 1 i 2) w dotychczasowym, praktycznym użyciu z powodzeniem zdały egzamin. Wartość ich podkreśla fakt, że pozwalają one na napełnianie w każdych warunkach atmosferycznych i całkowicie likwiduje straty powstające wskutek rozlewania tych płynów.

Przyrząd do napełniania zbiorników olejem (rys. 1) zmontowany jest na metalowej podstawie. Składa się on z filtrów, pompy olejowej, prądnicy 24 volt oraz dwóch akumulatorów.

Do zasilania prądnicy można również wykorzystać akumulatory napełnianego wozu. Będzie to korzystne szczególnie dla odciążenia przyrządu, którego ciężar wówczas nie będzie przekraczał 20 kg

Na stałych stacjach napełniania można zastosować silnik elektryczny (380 Volt), przekazując napęd na pompę pasem klinowym używanym do wentylatorów samochodowych.

Do oczyszczania oleju wykorzystano w przyrządzie poniemieckie siatkowe filtry lotnicze. Do przepompowania zastosowano typową olejową pompę czołgową.

Przyrząd ten umożliwia przepompowanie z jednoczesnym gruntownym oczyszczeniem około 200 litrów oleju na godzinę, co w zupełności wystarcza nawet przy najbardziej nasilonej eksploatacji.

Przyrząd do napełnienia paliwem (rys 2) zmontowany jest również na metalowej podstawie obudowanej ściankami, tworzącymi szafkę do przechowywania węża gumowego i przyborów pomocniczych. Dla łatwiejszego przesuwania z miejsca na miejsce, dwie boczne nóżki zakończono szerokimi kółkami o małej średnicy, przymocowując u przeciwległego boku dwie ruchome, dość długie rączki do unoszenia przyrządu.

Do oczyszczenia paliwa podobnie jak i w przyrządzie pierwszym, użyto paliwowych poniemieckich filtrów lotniczych. Do przepompowywania zastosowano ręczną pompę paliwową, znajdującą się w magazynie MPS każdego oddziału. W celu zabezpieczenia odkrytych elementów przyrządu przed zanieczyszczeniem i ewentualnymi uszkodzeniami wykonano pokrywy

Oba podane przyrządy można wykonać w każdym oddziale. Tak jak u nas, okażą one niewątpliwie dużą pomoc w skróceniu czasu obsługiwania, jak również przyczynią się do jak najlepszego oczyszczania paliwa i oleju, a przez to zapobiegną powstawaniu wielu uszkodzeń silnika.



Rys. 2. Przyrząd do napełniania zbiorników paliwem

I. W.

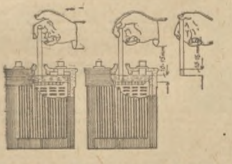


Obsługa samochodu podczas upałów

Rozpoczęło się szkolenie na obozach letnich, gdzie żołnierzy służby samochodowej czekają trudne i odpowiedzialne zadania wzorowego zabezpieczenia odddziałów i pododdziałów w środki transportowe, sprawnego organizowania przewozów wojsk, bezawaryjnej i oszczędnej eksploatacji maszyn.

Aby kierowcy sprostali tym zadaniom, niezbędne jest zwiększenie ich dbałości o przestrzeganie wszystkich zasad eksploatacji pojazdów mechanicznych w okresie letnim. Należy uwzględnić tu zwłaszcza następujące czynniki:

Po pierwsze: latem w ciągu doby zachodzą często gwałtowne zmiany temperatury — noce bywają chłodne a dni upalne. Różnice temperatur mogą więc wahać się od 5 st. do 30 st. C i więcej. Po drugie: ogumienie samochodu latem styka się z gorącym asfaltem lub betonem. Po trzecie: kurz, w którego skład wchodzą drobiny krzemu twardsze od szkła, zalega drogi i przenika do układów i mechanizmów pojazdu.



Sprawdzanie poziomu elektrolitu w akumulatorze. Wysokość słupa elektrolitu w rurce określa jego poziom ponad płytami (10 — 15 mm)

Jakie więc są metody i sposoby zmniejszenia ujemnego wpływu tych trzech czynników, tak charakterystycznych dla okresu letniego. Rozpatrzmy je kolejno.

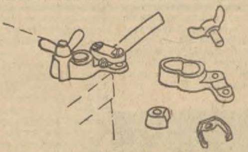
Letnie upały wpływają na układ chłodzenia. Dlatego kierowcy powinni stale dbać o odpowiednie naciągnięcie paska napędowego wietrznika, sprawne działanie pompki wodnej, należyty poziom wody w chłodnicy oraz o wnętrze układu chłodzenia usuwając z niego osad i zawiesiny. Ponadto promienie słońca, padając na odkryty zbiornik paliwa w samochodzie powodują szybsze jego parowanie przez korek zbiornika, co może spowodować zwiększenie zużycia paliwa. Należy więc dbać stale o to, aby zbiornik był szczelnie zamknięty.

Wysoka temperatura odbija się również ujemnie na ogumieniu pojazdu, które szybko kruszeje i pęka. Dlatego, pozostawiając pojazd na dłuższy postój w polu należy wybierać miejsca zacienione lub nakrywać opony matami albo brezentem.

W czasie eksploatacji letniej specjalną troską należy otaczać wszystkie te zespoły pojazdu, do których kurz łatwiej się przedostaje powodując szybsze zużycie poszczególnych jego części. Chodzi tu zwłaszcza o silnik — serce pojazdu, gdzie najszybciej ulega zanieczyszczeniu fitr powietrza. Filtry trzeba przemywać możliwie często, systematycznie uzupełniając poziom oleju w filtrach mokrych i nasycać olejem wkładki filtrów suchych.

Szkodliwe działanie kurzu daje się zaobserwować we wszystkich, nawet lekko wyrobionych częściach samochodu, a więc tam, gdzie powstały już jakiekolwiek luzy. Będą to wyrobione przeguby kuliste drążków kierowniczych, wyrobione sworznie i tuleje resorowe, zużyte wieszaki resorowe, rozluźnione przeguby krzyżakowe wału napędowego itp. Aby zapobiec powstawaniu i powiększaniu się luzów, trzeba smarować wszystkie miejsca samochodu zgodnie z instrukcją, a nawet częściej, zależnie od warunków drogowych. Należy pamiętać, że im większe jest wyrobienie części samochodu, tym więcej trzeba gatunkowo lepszego smaru lub oleju.

Poza tym kurz osiadając coraz grubszą warstwą na silniku i wewnątrz okienek chłodnicy pogarsza w znacznym stopniu odprowadzanie ciepła, co przy dużym obciążeniu może spowodować szkodliwe podniesienie temperatury pracy silnika. Kurz, przedostając się przez nieszczelne okienko kontrolne do sprzęgła przyśpiesza zużycie tarcz ciernych i łożyska sprzęgłowego. Podobnie jak na sprzęgło, kurz ujemnie wpływa na okładziny hamulcowe i na powierzchnię bębnów.



Końcówki przewodów muszą być oczyszczone, szczelnie zaciśnięte w zaciskach akumulatora i nasmarowane wazeliną techniczną

Systematyczna regulacja, maksymalne uszczelnienie i regularne smarowanie samochodu oraz utrzymywanie filtru powietrznego we wzorowej sprawności zapobiegają szkodliwemu działaniu kurzu.

Żołnierze służby samochodowej przystępując do wiosenno-letniej eksploatacji taboru samochodowego muszą dążyć do tego, aby każdy pojazd mechaniczny był dokładnie skontrolowany oraz wyremontowany i w każdych warunkach terenowych i atmosferycznych mógł pracować bez żadnych zakłóceń.

Kpt. Wietrzykowski

Wymieniamy doświadczenia

Pompa olejowa samochodu GAZ-67B jest typu zębatego. Zasada jej działania polega na tym, że para kół zębatych, znajdując się w zamkniętej obudowie, podczas obracania się powoduje od strony wyjścia zębów z zazębienia — podciśnienie, od strony zaś zazębienia — nadciśnienie. Tłumaczy się to tym, że zęby, wychodząc z zazębienia, chwytają swemi wgłębieniami olej z komory odbiorczej i przenoszą go, aż do momentu następnego zazębienia się. W tym momencie zęby drugiego koła zębatego wchodzą we wgłębienia i wypierają olej.

Pompa olejowa samochodu GAZ-67B przy należytej i starannej obsłudze układu smarowania działa zazwyczaj bez zarzutu, niemniej jednak może się zdarzyć, że trzeba będzie sprawdzić jej działanie. Sprawdzenie odbywa się następującym sposobem: odkręcamy korek kontrolny pompy olejowej znajdujący się z prawej strony silnika (patrz rysunek) po środku dolnej części kadłuba; po odkręceniu, jeśli pompa działa normalnie, olej zacznie wyciekać przez otwór silnym strumieniem. Jeżeli natomiast podczas pracy silnika olej nie wycieka przez otwór, silnik należy niezwłocznie zatrzymać, odnaleźć i usunąć przyczynę niedomagania pompy olejowej.



Sprawdzanie działania pompy olejowej

Posłuchaj dobrej rady!

JAK NALEŻY ZAKŁADAĆ BREZENTOWE POKRYCIE SAMOCHODU

Zakładanie brezentowego pokrycia na samochód należy do częstych czynności kierowców samochodów ciężarowych i zdawałoby się, że nie wymaga specjalnych wyjaśnień. Jednak na skutek wielokrotnego stwierdzenia niewłaściwego zakładania tych pokryć na samochód wymaga pewnego omówienia.

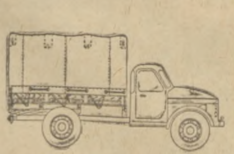
Pokrycie samochodu składa się z 3 zasadniczych części:

a) fartucha przedniego;
b) fartucha tylnego;
c) płatu głównego.

Zakładanie należy rozpoczynać od zamocowania fartucha przedniego i tylnego. Fartuch przedni przymocowuje się za pomocą linki konopnej do przedniego pałąka, fartuch zaś tylny do tylnego pałąka w ten sposób, aby klapy przy okienkach obserwacyjnych tych fartuchów znajdowały się od strony wewnętrznej skrzyni ładunkowej samochodu. Fartuch przedni ma obserwacyjne okienko pośrodku, a fartuch tylny w swej lewej części.

Po złożeniu i przymocowaniu przedniego i tylnego fartucha należy zarzucić na samochód płat główny pokrycia w ten sposób, aby przylegał do pałąków powierzchnią nakładek zabezpieczających płat górny przed przetarciem się na pałąkach. W wielu zauważonych przypadkach niewłaściwego zakładania pokrycia na samochód, płat górny był zarzucany odwrotnie, tzn. nakładkami do góry — co nie zabezpieczało go przed przetarciem się na pałąkach.

Po zarzuceniu płatu głównego należy ściągnąć końce linek przewleczonych wzdłuż przedniej i tylnej krawędzi płatu oraz obciągnąć płat główny wzdłuż boków przedniego i tylnego fartucha, a następnie przystąpić do sznurowania pokrycia za pomocą linki konopnej z odpowiednimi hakami rozmieszczonymi wzdłuż ścian skrzyni ładunkowej samochodu. Sznurowanie należy rozpocząć od przedniej ścianki i prowadzić wzdłuż ścianek bocznych w kierunku tylnej ścianki oraz od tylnej ścianki w kierunku przedniej. Po zasznurowaniu, pośrodku ścianek bocznych skrzyni samochodu zejdą się końce linek konopnych, które, po uprzednim naciągnięciu należy związać ze sobą.



Na załączonym rysunku, przedstawiającym samochód Gaz-51 z założonym pokryciem widoczny jest sposób sznurowania pokrycia.

Kpt. Mickiewicz

Smarowanie w warunkach polowych

Jednym z warunków utrzymania pojazdu mechanicznego w stałej sprawności i gotowości technicznej jest przepisowe i terminowe smarowanie.

1. Podczas pracy silnika w ciężkich warunkach terenowych, obfitujących w kurz, należy codziennie oczyszczać wanienkę filtru powietrza i usuwać nagromadzony w niej brud. Należy przyjąć za zasadę, że terminy obsługi układu smarowania silnika w czasie jego pracy w warunkach polowych powinny być krótsze o połowę.

2. Podczas pracy silnika należy pilnie obserwować wskaźnik ciśnienia oleju i w razie spadku ciśnienia poniżej dopuszczalnej wielkości natychmiast ustalić przyczynę i usunąć niedomaganie.

Powodem spadku ciśnienia może być zużycie panewek korbowodowych, nieszczelność w przewodach układu smarowania albo też rozrzedzenie oleju na skutek przegrzania się silnika lub dostania się do miski olejowej benzyny przy zużytych pierścieniach uszczelniających.

Równie niebezpieczny jest wzrost ciśnienia ponad normę, co może być wywołane zanieczyszczeniem przewodów olejowych bądź też użyciem oleju o zbyt dużej lepkości.

Niezależnie od tego należy codziennie przed wyjazdem z parku kontrolować poziom oleju w misce olejowej silnika, a także podczas obsługi samochodu w drodze. Po stwierdzeniu, że poziom oleju jest niski, należy natychmiast dolać brakującą ilość. Poziom oleju powinien być utrzymywany na wysokości górnej kreski miarki poziomu.

3. W celu zapobieżenia szybkiemu zużywaniu się drążków kierowniczych, należy je odpowiednio smarować. Nie wolno rozpoczynać smarowania, jeżeli uprzednio nie przygotowano smarowniczek i tłocznicy. Przygotowanie polega na dokładnym oczyszczeniu smarowniczek z brudu i wytarciu ich szmatką lekko zwilżoną naftą, a potem na sucho. Podobnie należy oczyścić i przemyć naftą końcówkę tłocznicy. Zastosowanie takich ostrożności zabezpiecza przed możliwością przedostania się do trących się części piasku podczas smarowania. Podczas przeglądu technicznego, drążki kierownicze należy rozłączyć, dokładnie oczyścić i przemyć naftą, a następnie wytrzeć na sucho czystą szmatką i po nasmarowaniu świeżym smarem — złożyć. W podobny sposób powinna przebiegać obsługa wszystkich połączeń układu kierowniczego.

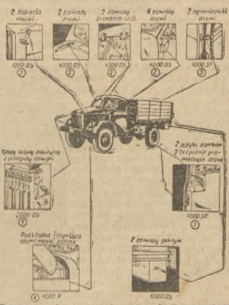
4. Przy smarowaniu sworzni resorowych należy je wyjąć, dokładnie oczyścić miękkim drutem kanał wewnętrzny sworznia, przemyć, przedmuchać i sprawdzić przepustowość smaru tłocznicą. Po dokonaniu tych czynności sworzeń nasmarować i włożyć na miejsce. Podczas smarowania sworznia resorowego, powstają dogodne warunki dla kontroli i przeglądu samego resoru. W tym celu należy zdjąć resor, rozebrać go, oczyścić od rdzy, nasmarować smarem grafitowym i po złożeniu umocować na miejscu.

Równocześnie z tym należy nasmarować przeguby, stwierdzić szczelność pokryw i złącza tylnego mostu, dociągnąć wszystkie nakrętki oraz usunąć spostrzeżoną na podwoziu rdzę i zabezpieczyć oczyszczone miejsca przed korozją.

5. Podczas eksploatacji pojazdów na bezdrożach, w terenach piaszczystych i błotnistych piasek i kurz łatwiej przedostają się do poszczególnych zespołów samochodu, dlatego też kierowca obowiązany jest baczniej i dokładniej opiekować się powierzonym mu pojazdem, nie szczędząc do tego czasu i wysiłku pamiętając, że tylko dokładnie i rzetelnie obsłużony i nasmarowany pojazd będzie zdolny do wykonywania zadań.

6. Należy również pamiętać o obowiązku terminowego smarowania olejem wahaczy żaluzji chłodnicy, zaczepów maski silnika i zawiasów: maski silnika, szyby przedniej, drzwi budki kierowcy, skrzynki narzędziowej oraz towotem: ogranicznika otwierania drzwi i zamków drzwi.

W normalnych warunkach eksploatacyjnych instrukcja zaleca smarowanie wyżej wymienionych części przeciętnie po przebiegu każdych 1 000 km, biorąc jednak pod uwagę eksploatację pojazdów mechanicznych w warunkach polowych — okresy smarowania należy skrócić o połowę.



Smarowanie podwozia samochodu GAZ-63

OS — olej silnikowy; ST — smar Towotta; P — parafina.
1 — Wlewać po 1 — 2 kropli; 2 — Wlewać po 3 — 4 krople; 3 — Wycierać szmatką zwilżoną smarem; 4 — Nie smarować olejem

Konserwacja sprzętu zimowego w okresie letnim

Zimowe wyposażenie pojazdów mechanicznych w pokrowce, łańcuchy przeciwślizgowe, ogrzewacze elektryczne szyb itp. w okresie letnim staje się zbędne. Dlatego już teraz należy je odpowiednio zakonserwować i zamagazynować.

W tym celu podczas pierwszego apelu samochodowego trzeba je szczegułowo obejrzeć i ustalić jakich wymaga napraw. Po ustaleniu rodzaju napraw wydajemy z magazynu technicznego odpowiednie materiały dla Parkowej Stacji Obsługi, konieczne do wykonania napraw. Następnie ustalamy na podstawie planu pracy PSO termin wykonania naprawy i powiadamiamy o tym kierowców.

Po naprawie sprzętu zimowego organizujemy jego konserwację i zmagazynowanie. Pokrowce na chłodnicę należy wysuszyć, aby zabezpieczyć przed butwieniem lub gniciem. Następnie oczyszczamy je z kurzu lub piasku i lekko natłuszczamy ich metalowe części. Skórzane paski nacieramy tłuszczem do konserwowania uprzęży końskiej lub w ostatecznym razie pastą do obuwia. Pokrowce wykonane z dermatoidu przesypujemy talkiem, a części wykonane z flaneli lub innej tkaniny posypujemy naftaliną.

Ogrzewacze elektryczne szyb przednich nie wymagają specjalnych zabiegów prócz lekkiego natłuszczenia metalowych miejsc, z których został starty lakier. Najlepiej przechowywać je w oryginalnych pudełkach, w jakich przybyły do magazynu.

Łańcuchy przeciwślizgowe konserwujemy przez natłuszczenie mieszaniną składającą się z oleju lub smaru rozpuszczonego w benzynie.

Zakonserwowany w ten sposób sprzęt zimowy magazynujemy na odpowiednio oznaczonych półkach w magazynach sprzętu.

Prawidłowe przechowywanie i konserwacja sprzętu zimowego w okresie letnim przedłuży okres jego używalności i przyczyni się do poważnych oszczędności w gospodarce samochodowej.



NA TRASIE RAIDÓW o mistrzowskie tytuły

Zgodnie z podanym w Nr 10 „Kierowcy" (str. 6) kalendarzem imprez sportowych, odbyła się 23 maja br. piewsza tegoroczna eliminacja motocyklistów do raidowych Mistrzostw Polski — Beskidzki Raid Obserwowany. Ale już 21 i 22 maja br. urocze pasma gór beskidzkich rozbrzmiewały warkotem maszyn tych motocyklistów, którzy specjalnie przybyli wcześniej do Bielska-Białej, aby trenując w rzeczywistych warunkach zbliżającego się raidu jeszcze lepiej przygotować się do walki o zaszczytne tytuły mistrzowskie, z właszcza, że konkurencja we wszystkich kategoriach maszyn zapowiadała się nadzwyczaj ciężka. Udział bowiem w raidzie obserwowanym zgłosili najlepsi motocykliści z całej Polski z mistrzami i wicemistrzami raidowymi na czele.

Wśród 136 zgłoszonych zawodników najliczniejszą grupą — bo stanowiącą prawie 25 proc. całości, była reprezentacja Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego. Trzeba przyznać, że takiej ilości motocyklistów CWKS-u nawet nie spodziewaliśmy się tu zobaczyć. Swą 33 osobową grupą zawodnicy pionu wojskowego obsadzili wszystkie kategorie maszyn. I tak w klasie 125 ccm startowało ich 7, w kl. 250 ccm — 8, w kl. 350 ccm — 13, ponad 350 ccm — 3 oraz w kat. z wózkami — 2.

Słusznie postąpiło kierownictwo naszego wojskowego sportu wystawiając tak liczną grupę do imprezy raidowej. Decyzja ta jeszcze raz potwierdza zasadę, że sport motorowy, a zwłaszcza raidy terenowe dają motocyklistom wojska wiele korzyści — wyrabiają w nich cenne zalety nieodzownie potrzebne kierowcom. Żołnierz-motocyklista, jadąc na swym sprzęcie (od Jawy 250 do motocykla M-72 z wózkiem) w upartej walce z trudnościami terenu uczy się lepiej prowadzić maszynę, jest w stanie pokonać najgorsze przeszkody. Nietypowe będą tu jednak dla naszego wojskowego kierowcy maszyny kat. 125 ccm. Nie odpowiadają bowiem one tym wszystkim wymaganiom, jakie stawia się przed żołnierzem-motocyklistą w terenie. Motocykle 125 ccm nie są w stanie rozwinąć ani znacznej szybkości, ani nie dysponują dużą mocą silnika niezbędną do pokonywania poważniejszych przeszkód terenowych. Dlatego słuszną byłaby decyzja przeznaczenia maszyn kat. 125 ccm jedynie do szkolenia w naszych Sekcjach Motorowych, a co najwyżej do ograniczenia ich udziału w imprezach lokalnych bądź okręgowych.



Znacznie więcej spodziewaliśmy się po J. Kwaśniewskim OWKS W-wa zeszłorocznym Mistrzu Polski w kat. 350 ccm. Miejmy nadzieje, że lepiej powiedzie mu się w następnych eliminacjach mistrzowskich.



St. szer. Kruk (CWKS W-wa) zajął I miejsce w kat. maszyn 250 ccm, zdobywając złoty medal na I eliminacji. Wypada nam życzyć mu nadal podobnych sukcesów w pozostałych raidach eliminacyjnych, aż do tytułu mistrzowskiego włącznie.

Ale wróćmy na trasę raidu, na której organizator Sekcja Motorowa ZS „Ogniwo" w Bielsku-Białej przygotował dla zawodników 20 sekcji obserwowanych rozmieszczonych na 67 kilometrach górskiego terenu (w tym zaledwie 7 km dróg bitych). Na przejechanie trasy raidu z jej sekcjami obserwowanymi każdy z zawodników niezależnie od kat. maszyn, miał przeznaczone 7 godzin. Oznaczało to w praktyce, że czas — jak to wynika z założeń raidu obserwowanego — nie odgrywał poważniejszej roli w tej imprezie. Zadaniem bowiem, jakie mieli wykonać motocykliści, było bezbłędne przejechanie 20 sekcji obserwowanych; czas stanowił jedynie granicę, w której winna zakończyć się impreza.

Rozmieszczenie tej ilości sekcji obserwowanych na prawie 70 km trasie dało organizatorom możność doboru wszelkich możliwych utrudnień i przeszkód do pokonania. Zawodnicy mieli więc 12 sekcji w stromych podjazdach kamienistych i leśnych (korzenie), 6 sekcji wąskich zjazdów górskich oraz dwie ostatnie sekcje prowadzące kamienistym dnem płytkiej rzeczki. Trzeba tu dodać, że wszelkie trudności raidu hojnie wynagrodziła zawodnikom przepiękna słoneczna pogoda, wspaniały krajobraz beskidzkich gór, bujnie rozkwitająca wiosenna przyroda, którą, dzięki tak obszernym granicom czasu, mogli się wszyscy motocykliści napawać do syta.

Start, jak to przewidywał regulamin, rozpoczął się 23 maja o godz. 6-tej sprzed siedziby Sekcji Motorowej „Ogniwo" w Bielsku-Białej. Po wyjechaniu z miasta wyznakowana wyraźnie trasa prowadziła na zbocza Szyndzielni, gdzie znajdowały się od razu trzy pierwsze sekcje obserwowane (podjazdowe). Stąd wiła się już trasa raidu górskimi ścieżkami i wąwozami, czasem biegła zupełnie na przełaj przez las, to szczytami wzgórz jak Wściekła, Magura, Klimczok, Magurka bądź dolinami Biłej i Bystrej.

Co minutę, poczynając od najcięższej kategorii maszyn, startowało dwóch zawodników. Dzięki temu, że motocykle szybsze wystartowały pierwsze, zapewniony został sprawny przejazd wzdłuż całej trasy. Przed poszczególnymi sekcjami obserwowanymi tworzyły się niekiedy zaledwie kilkuosobowe grupy zawodników, chcących dokładnie poznać możliwości bezbłędnego pokonania sekcji. Na tym przecież polegała istota całego raidu. Czas nie naglił nikogo. Dobrze więc robili ci zawodnicy, którzy uważnie przyglądali się innym przejeżdżającym sekcję motocyklistom. W grupach obserwujących sekcje widzieliśmy najlepszych mistrzów. Stąd chyba wywodzi się powiedzenie, że raid obserwowany to przede wszystkim uważna obserwacja, jaką robi raidowiec, patrząc jak jego koledzy radzą sobie na trasie, aby samemu wybrać najwłaściwszy sposób przejazdu. W większości wypadków skutki takiej obserwacji były zupełnie korzystne.

Z zawodników wojskowych wszyscy chyba bez wyjątku oglądali uważnie teren przed wjazdem na trudniejsze sekcje, gdzie punktuje się już błędy (podparcie jednorazowe 1 pkt karny, kilkakrotne 5 pkt., zatrzymanie maszyny, pchanie zjechanie z sekcji — 10 pkt.). Dwie jedynie spośród wszystkich sekcji 10-ta i 11-ta były tak trudne, że część motocyklistów od razu decydowała się na podpieranie nogą, aby tylko nie dopuścić do zatrzymania maszyny bądź upadku, co jak wiadomo „kosztuje" dwa razy więcej, gdyż 10 pkt. Właśnie na 11-ej sekcji przykry upadek miał doskonały raidowiec Żurawiecki (obecnie „Budowlani" W-wa), który widząc, że dotychczas idzie mu dobrze, zbyt pewny siebie, wjechał na tę trudną sekcję i wyłożył się jak długi.

O naszych wojskowych zawodnikach należy powiedzieć, że poza zeszłorocznymi mistrzami Kwiatkowskim i Kanasem oraz kilkoma uzdolnionymi raidowcami jak st. szer. Kuroczko, Kupczyk, Marchliński, Kwaśniewski, większość przebywała sekcje obserwowane w myśl „uda się — nie uda się". Nawet stare, doświadczone wygi raidowe, na które w raidach uniwersalnych zawsze można liczyć, na sekcjach obserwowanych miały bardzo zmienną formę. Nie było wiadomo, czy nie przytrafi się im upadek w miejscu, przez które przechodzili bezbłędnie o wiele słabsi zawodnicy. Wynika z tego jasno, że tylko rozważne — jak gdyby przemyślne — przejazdy przez sekcje pozwalają mieć nadzieję na ukończenie raidu obserwowanego w czołówce.



W kat. 250 ccm dobrze, jak zwykle zresztą, pojechał dla barw CWKS-u Z. Kupczyk. Zdobywając srebrny medal potwierdził jeszcze raz swą wysoką klasę raidową.



Uporczywie walczył z trasą raidu i chorągiewkami na sekcjach obserwowanych st. szer. L. Szubert z WKS Lotnik. Jego 31 pkt. karnych nie przynosi mu ujmy, zwłaszcza że lepsi i bardziej doświadczeni raidowcy „zarabiali" więcej karnych na trasie.

Pisząc tyle o sekcjach obserwowanych chcielibyśmy również wnieść pod adresem organizatorów pewną uwagę. Chodzi mianowicie o to, aby sekcje oznaczane były jedynie przy wjeździe i wyjeździe. Natomiast wzdłuż samej sekcji nie wskazane jest zbytnie zwężenie przejazdu chorągiewkami. Tu wyznaczyć sekcję powinien sam teren np. wysokie ściany parowu, czy brzeg rzeki. Chodzi o to, aby zawodnik i tak borykając się już z trudnym terenem, nie musiał „wojować" z chorągiewkami, której dotknięcie nogą karane jest nawet wysoko. Również zbyt wąskie poprowadzenie sekcji pozostawia często wszystkim późniejszym zawodnikom teren tak zryty przez jadące wcześniej maszyny, że zastają oni o wiele trudniejsze warunki do pokonania, a czasem nawet zupełnie niemożliwe. Zmusi to oczywiście organizatora do większego wysiłku, ale nieporównanie podniesie poziom sportowy samej imprezy.

Oceniając przebieg I eliminacji do Mistrzostw Polski — raid, jaki się odbył na stokach gór beskidzkich, trzeba jednak powiedzieć sobie, nie był zbyt trudny. Z jednej strony dobrze się stało, gdyż maszyny u progu sezonu nie odczuły tej imprezy na sobie — nadal są w pełni sprawne i gotowe do dalszych eliminacji. Z drugiej natomiast strony raid ten, nie pozwolił na wyłonienie rzeczywiście najlepszych zawodników z czołówki raidowców z całej Polski. Słyszało się zdania, że gdyby na trasie było więcej takich trudnych sekcji jak 10-ta i 11-ta, pozwoliłoby to na lepsze zróżnicowanie w punktacji tych wszystkich, którzy może swemu szczęściu, a nie umiejętnościom zawdzięczają np. przejazd przez jedną czy dwie trudne sekcje. Od imprezy bowiem będącej eliminacją do mistrzostw Polski musimy szczególnie wymagać wysokiego poziomu sportowego, a selekcja i sklasyfikowanie zawodników winno opierać się na wszechstronnie i gruntownie odbytych próbach.

WYNIKI RAIDU

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

Kat. 125 ccm

I miejsce: Kubski, LPŻ W-wa, 5 pkt., medal złoty, II m. Warchoł Stal Wrocław 12 pkt., medal srebrny, III m. Jezierski AZS Gliwice 15 pkt., medal srebrny.

Ogółem w kat. 125 ccm 42 zawodników ukończyło raid; z nich jeden otrzymał medal złoty, 10 srebrne, a 31 brązowe.

Kat. 250 ccm

I m. Kruk CWKS W-wa 6 pkt., medal złoty, II m. Jakubowski Spójnia Wrocław 7 pkt., medal złoty, III m. Gromek *) LPZ, W-wa 10 pkt., medal srebrny, IV m. Kupczyk CWKS W-wa, 15 pkt., medal srebrny.

Ogółem kl. 250 ccm ukończyło 54 zawodników, z nich dwóch zdobyło medale złote, 20 srebrne, a 32 brązowe.

Kat. 350 ccm

I m. Kanas CWKS W-wa, 6 pkt., złoty medal, II m. Wytrykusz Spójnia Wrocław 9 pkt., srebrny medal, III m. Kuroczko CWKS W-wa, 10 pkt., srebrny medal. Pozostali zawodnicy CWKS-u zajęli miejsca: VI m. st. szer. Marchliński — 15 pkt., srebrny medal, VIII m. Kwaśniewski 16 pkt., srebrny medal, XII m. oficer Malinowski 30 pkt., brązowy medal, XIII m. st. szer. Szubert 31 pkt., XIV m, oficer Filemonowicz 39 pkt., XV m. oficer Górnicki — 45 pkt., XX m. oficer Pawłowski, 71 pkt.

Ogółem kat. 350 ccm ukończyło 21 zawodników, z nich 1 zdobył złoty medal, 9 srebrne, a 11 brązowe.

Kat. ponad 350 ccm

I II m. Kwiatkowski CWKS W-wa i Szarle Ogniwo W-wa 10 pkt., złote medale, IV m. Henek CWKS W-wa. 15 pkt., medal srebrny, VI m. Urbaniak W-wa, 35 pkt. Kat. ponad 350 ccm ukończyło 7 zawodników.

Kat. maszyn z wózkami

I m. Bączkowski CWKS W-wa 25 pkt., medal złoty (wózkarz E. Dwiedzic). II m. Janosz górnik Bytom, III m. Kozłowski Budowlani W-wa, IV m. Mieczyński Stal Gliwice, V m. Łukiewicz CWKS W-wa, 126 pkt. (wózkarz W. B.zak).

KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

I miejsce zespół CWKS W-wa w składzie: st. szer. Henek, Kanas, Kwiatkowski — 31 pkt., II m. LPŻ W-wa, Kubski, Pol., Hoffman — 35 pkt., III m. CWKS W-wa, st. szer. Kuroczko, Marchliński, Kwaśniewski — 41 pkt., IV m. Spójnia Wrocław 45 pkt., V m. LPŻ W-wa, — 53 pkt., VI m. Spójnia Wrocław — 56 pkt., VII VIII CWKS W-wa, oficer Filemowicz st. szer. Kruk, szer. Dąbrowski — 61 pkt., oraz Budowlani W-wa, IX m. Górnik Bytom — 70 pkt., XII m. CWKS W-wa Kupczyk, Rusiniak, Urbaniak — 75 pkt. XIII m. CWKS W-wa, oficer Malinowski, st. szer. Szubert i st. szer. Kobus — 87 pkt. Do XVII miejsca zostały sklasyfikowane pozostałe zespoły.

*) Zenon Gromek jest rezerwistą naszej służby, który swe wyszkolenie kierowcy zdobył w N-tym bydgoskim oddziale.

★

Przez urocze i malownicze miejscowości gór beskidzkich wiodła trasa I eliminacji. Na zdjęciach poniżej fragmenty z trasy raidu.







„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Krulewska 1, tel. 820-30 wew. 5.-25
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 978 CW-9707